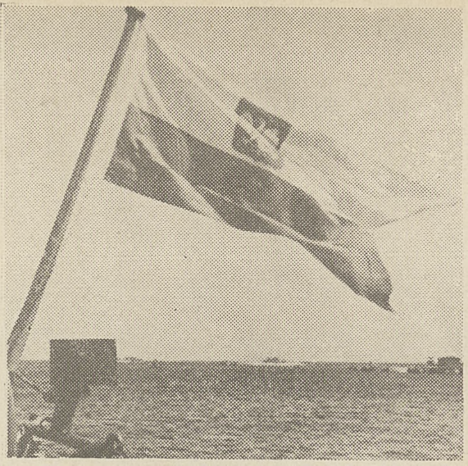
Młody Żeglarz



Nr 6 - CZERWIEC 1950 - CENA 30 ZŁ.





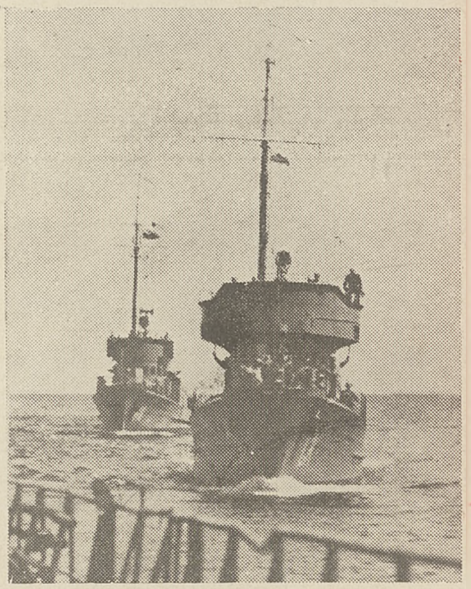


Święto Morza jest jednocześnie świętem Marynarki Wojennej — zbrojnego ramienia Ludu Polskiego na morzu. Wspólne święto jest symbolem powiązania siły zbrojnej na morzu z ogólnym interesem Narodu Polskiego w jego dążeniach do realizacji budownictwa socjalistycznej gospodarki morskiej.

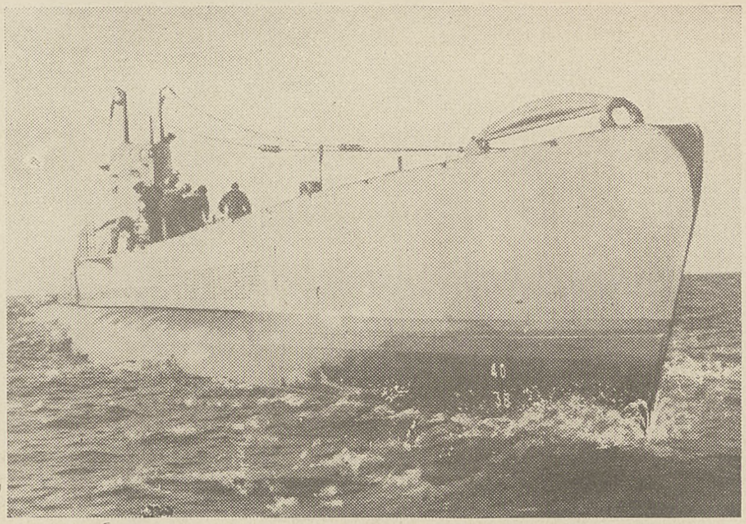
Jeden cel przyświeca marynarzom Marynarki Handlowej, stoczniowcom, robotnikom portowym i marynarzom wojennym. Do tego samego celu zdąża załoga statku handlowego, przedterminowo realizująca plan przewozu ładunków przez morza i oceany; do tego samego celu dążą stoczniowcy i robotnicy portowi, bijąc wszelkie rekordy budownictwa okrętowego i przeładunków w portach; do tego samego celu dążą marynarze wojenni, oczyszczając tory wodne od strasznej spuścizny wojennej — min i patrolując Bałtyk, stojąc na straży bezpieczeństwa naszej żeglugi i granicy morskiej. Wspólnym celem jest sprawiedliwy socjalistyczny ustrój społeczny, suwerenność i niepodległość naszego kraju i trwały pokój na świecie.

Kmdr Józef Urbanowicz
z-ca Dowódcy Marynarki Wojennej











NA OKŁADCE: Statek szkolny PCWM „Zew Morza" pod pełnymi żaglami
(fot. K. Komorowski)

na morskim WARSZTACIE PRACY

„Morze — to nie tylko piękny, wspaniały żywioł. Morze przede wszystkim to wielki teren pracy, to potężne źródło bogactw, to rozległe szlaki żeglugi, wiążące kraj ze światem, to niezwykle sprzyjający czynnik dla rozwoju handlu i współpracy międzynarodowej".

BOLESŁAW BIERUT

W dyskusji najlepszą argumentacją są fakty. Bywają jednak takie fakty w które trudno byłoby uwierzyć, bez zapoznania się z warunkami ich powstania. Czyż można uwierzyć na przykład w to, że przez przeciąg dwudziestolecia międzywojennego nie wyszkolono ani jednego szypra dalekomorskiego statku rybackiego? Mało tego! Załogi polskich — tylko z nazwy — traulerów były obsadzone w 80% personelem zagranicznym, podczas gdy dziś mamy już nie tylko doszkolonych, ale zupełnie na nowo wyszkolonych szyprów, a w warunkach zwalczania ostatków „kwiat kowszczyzny" peronel zagraniczny został zredukowany do 3%?

Tak! Jasne i zrozumiałe może to być tylko przy jednoczesnym dodaniu, że przed wrześniem 1939 przez 20 lat naród nasz żył w kleszczach zdradzieckiej polityki kapitalistow i obszarników, a dziś od pięciu lat gospodarzy sam, na własnym warsztacie pracy.

Kiedy przed pięciu laty robotnik, przybyły niejednokrotnie z głębi kraju i oglądający morze po raz pierwszy, stawał do wielkiej bitwy o porty i żeglugę, o rybołówstwo i stocznie — sceptycznie patrzyły na to pewne koła rzekomej „fachowej inteligencji morskiej", podobnie zresztą jak oczekujący odbudowania portów Europy Zachodniej — „w ramach planu Marshalla" — burżuazyjni „specjaliści".

A u nas pracy było naprawdę dużo. Kto z nas nie pamięta zrujnowanych szkieletów domów, okaleczonych nabrzeży i falochronów, stert żelastwa, które były kiedyś urządzeniami przeładunkowymi? Z basenów wystawały kominy i pomosty zatopionych statków i okrętów, a przybrzeżne wody roiły się od min...



Zniszczenia te pokonać miał patriotyzm proletariacki robotnika i pracującego inteligenta, oparty na założeniach ideowych naszego ludowego państwa i jego materialnej bazie, oparty na braterstwie, wzorach i pomocy Związku Radzieckiego. Z ofiarnym wysiłkiem robotnika i pracującego inteligenta łączył się trud pracującego chłopa, który bez kułackiej spekulacji potrafił zapewnić masom pracującym Wybrzeża — bazę aprowizacyjną.

Rezultaty gigantycznych wysiłków nie dały na siebie długo czekać. W ramach planu trzyletniego zakończono w zasadzie dzieło odbudowy. Ale też na wielu odcinkach prace poszły znacznie dalej. Oto powstał nowy port węglowo-rudowy w Szczecinie, wzniesiono nowe nabrzeża drobnicowe, powstaje baza rybołówstwa dalekomorskiego, a tonaż floty przekroczył znacznie rozmiary przedwojenne.

Klasa robotnicza i stojąca u jej boku znaczna część inteligencji pracującej dokonały rzeczy możliwych tylko w państwie ludzi wolnych, w państwie kroczącym do socjalizmu. W ciągu czterech lat zbudowano gospodarkę morską, jakiej nie miała nigdy ani Polska kapitalistyczno-sanacyjna, ani tym bardziej — szlachecka. Panowie „fachowcy", którzy nie wierzyli w możliwość realizacji planu trzyletniego — musieli skapitulować wobec tych jaskrawych osiągnięć, których nie mógł zaprzeczyć nawet najbardziej reakcyjny i kłamliwy „głos dolarowej Ameryki".

W ciągu czterech lat dokonano bardzo wiele, ale żeby zbudować socjalizm potrzeba znacznie więcej. Nadszedł rok 1950 — pierwszy rok Sześcioletniego Planu Gospodarczego.

W roku tym przed gospodarką morską stanęły trzy zasadnicze zadania —

Pierwszym z nich było — zwalczyć do gruntu fałszywe przeżytki burżuazyjnego systemu myślenia w zagadnieniach morskich.

Drugim zadaniem było — wprowadzić zasady marksistowskiej ekonomiki w gospodarce morskiej, wzorując się na doświadczeniach Związku Radzieckiego, a z kolei — wskazać na olbrzymie możliwości dalszych osiągnięć drogą współzawodnictwa pracy, drogą wciągnięcia jak najszerszych mas pracujących do socjalistycznego stylu pracy.

Jako trzecie zadanie postawiono sprawę kadr.

Wszystkie te zadania — w oparciu o patriotyzm proletariacki mas pracujących, o kierowniczą rolę czołowego oddziału klasy robotniczej — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz o opartą na jej ideologii — słuszną politykę naszego rządu ludowego — są już realizowane.

Każde z zadań wysuwanych przez Plan Sześcioletni opiera się jednak w zasadzie na słusznej polityce kadr. Stąd też wynika jasno, że realizacja trzeciego postulatu pomoże wydatnie osiągnąć oczekiwane wyniki całego zamierzenia na odcinku gospodarki morskiej. Po jakiej linii winno zaś pójść wykuwanie nowych kadr — wskazuje nam wyraźnie IV Plenum KC PZPR.

Przeprowadzając w Dniach Morza bilans naszych osiągnięć nie wolno podsumowania ich nie połączyć z ogólną sytuacją polityczną, w powiązaniu ze wzmocnieniem naszej obronności i rolą jaką odgrywają w walce o pokój.

Tym bardziej, że walka o pokój weszła w stadium rozstrzygające. Jednak jakkolwiek z jednej strony wzrosły gwałtownie przygotowania wojenne obozu dolarowego imperializmu, to z drugiej — jeszcze bardziej masowo i zdecydowanie wystąpiły przeciw tym przygotowaniom masy pracujące miast i wsi całego świata.

Manifestując więc pełne zrozumienie całego społeczeństwa dla morskiego warsztatu pracy — manifestować będziemy swą niezachwianą wiarę w zwycięstwo światowego obozu pokoju i postępu, kroczącego pod przewodem potężnego Związku Radzieckiego ku trwałemu pokojowi, wolności i sprawiedliwości społecznej na całym świecie.

NAJWAŻNIEJSZA SPRAWA

Kadry, kadry, kadry... Słowo to jest na wszystkich ustach. Nic dziwnego, że PCWM — dostarczające kadr naszej flocie handlowej i rybackiej — musi pilnie zważać, aby kadry przezeń dostarczone były coraz lepsze.

Redakcja „Młodego Żeglarza" zamieszcza dziś uwagi osoby — przyglądającej się pracy PCWM „z boku", a więc tym łatwiej mogącej dojrzeć zalety i wady, osiągnięcia i braki szkolnictwa morskiego.

Najważniejsza sprawa — to oczywiście sprawa kadr. Zagadnienie to nurtowało we wszystkich zamierzeniach gospodarczych od czasu przystąpienia do planowej akcji odbudowy, a nabrało szczególnej wagi przy wstąpieniu w nowy etap budownictwa fundamentów socjalizmu — Plan Sześcioletni.

Głęboką analizę tego zagadnienia dało nam IV Plenum KC PZPR, odbyte w dniach 8—11 maja br. Wskazano tam m. inn., że wzrost naszych nowych kadr jest nie dość szybki w porównaniu z coraz większymi i trudniejszymi zadaniami budownictwa socjalistycznego. Głód kadr kierowniczych i wykwalifikowanych staje się w warunkach zaostrzającej się walki klasowej coraz bardziej dotkliwy i grozi w wielu dziedzinach zahamowaniem naszego marszu naprzód. Dlatego też sprawa kadr została postawiona przez Bolesława Bieruta jako kluczowe, podstawowe zagadnienie na naszym obecnym etapie; zagadnienie, które domagać się będzie rozstrzygnięcia w planowej, długoterminowej akcji, mającej zapewnić stały dopływ wyszkolonych i niezbędnych kadr.

Jednym z odcinków gospodarczych, wymagających wysokiego przygotowania fachowego — jest odcinek morski. Jemu właśnie, a ściślej — szkolnictwu w jego dziedzinie — poświęcony jest niniejszy artykuł.

DOBÓR KADR

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego wydało niedawno pożyteczny i starannie opracowany „Informator", który szczegółowo omawia kolejno wszystkie rodzaje szkół i kursów kształcących personel pływający. Wychodząc z założenia, że każdemu z Czytelników treść „Informatora" jest dobrze znana nie będę tutaj omawiał — jaka szkoła lub kurs — kogo i na jakich warunkach szkolą, a przejdę do konkretnych uwag, jakie nasuwają się przy omawianiu tego zagadnienia.

Rzecz jasna, że rozwiązanie problemu walki o nowe kadry nie jest sprawą łatwą. Wiele dotychczasowych braków trzeba złożyć na karb okresu formowania się właściwego organizmu szkolnictwa morskiego. Raz wykryte jednak wady i braki nie mogą się więcej powtórzyć.

Chcąc przyjrzeć się poszczególnym etapom wykuwania nowych kadr, na pierwszym miejscu umieściłbym **słuszny dobór kadr.**

Co to znaczy słuszny dobór kadr?

Znaczy to, że komisja kwalifikacyjna — czynnik w zasadzie decydujący o naborze nowych kandydatów do szkolnictwa morskiego — musi wzmóc jeszcze bardziej swą efektywność. Olbrzymia odpowiedzialność, spoczywająca na jej pracy, wymaga zupełnego wyeliminowania formalizmu — a przeciwnie — pełnej świadomości roli, jaka przypadła jej w tworzeniu nowej, zdrowej i zdolnej robotniczo-chłopskiej inteligencji technicznej. Stosując tutaj wskazania IV Plenum KC PZPR nie wolno zapominać o stale aktualnych wytycznych III Plenum i stosować je praktycznie.

Szkolimy bowiem — nie szukających awanturniczych przygód „globtrotterów" — ale świadomych pracowników morza, współtwórców budownictwa socjalistycznego na morskim odcinku naszych gigantycznych zamierzeń.

SZKOLENIE I DOSZKALANIE

Następne zagadnienie stanowi **problem właściwego programu i organizacji szkolenia** względnie **doszkalania** przez **odpowiednie kadry wykładowców.**

Opierając się na współpracy z miejscowymi organizacjami ZMP należy przygotowywać z całą starannością i dbałością szkolone kadry, z uwzględnieniem indywidualności każdego poszczególnego kursanta. Ważnym odcinkiem w programie szkolenia jest zwracanie uwagi na tzw. „kulturę morską". Co rozumiemy pod słowami „kultura morska"? Jest to oczywiście przenośnia, określająca właściwe zachowanie się i właściwy stosunek do szeregu spraw morskich. Burżuazyjny „dorobek" w tej dziedzinie pozostawił nam — na skutek fałszywej literatury, filmów itp. — nie odpowiadające prawdzie pojęcie o pracy na morzu i samej osobie marynarza. Omawiany już niejednokrotnie „romantyzm morski" uczynił z marynarzy jakieś anormalne sylwetki, których właściwościami było pijaństwo, awanturnictwo itp. Odbicie tych fałszywych pojęć znajdujemy jeszcze w formie np. karykaturalnie szerokich spodni marynarskich, noszenia rąk w kieszeniach munduru, przekrzywionych czapkach itp. Ale nawet poprawne noszenie czapek i przepisowy krój spodni nie świadczy o tej — jeśli chcemy to tak nazywać — „kulturze morskiej", jeśli nie weźmie się jednocześnie pod uwagę wartości osoby, która ów mundur nosi. Podobnie jak lśniący czystością statek bez sprawnej załogi nie przedstawia żadnej wartości.

Absolwent kursu czy uczelni daje świadectwo o poziomie, kierunku szkolenia i opiece roztaczanej przez władze szkolne nad kursantami i słuchaczami. Szkoła, a następnie praktyka zawodowa — to kuźnia młodych charakterów. Elementy spośród uczących się, które wpływają ujemnie na poziom dyscypliny i postępy w nauce ogółu słuchaczy — winny być izolowane aż do usunięcia włącznie. Mundur ucznia szkoły morskiej winien świadczyć o wartościach moralnych, o obliczu ideologicznym tego, przez kogo jest noszony — i na odwrót — noszenie go winno być zaszczytem.

Z całą przyjemnością mogę tu wymienić tych, którzy swoją pracą i wytrwałością zasłużyli na najlepsze pochwały. Są to np. uczniowie Ziółkowski, Hildebrandt, Kulig, Smoleński, Hrynkiewicz, Dula, Walczak. Wchodzą oni dziś w skład załóg „Daru Pomorza", „Zewu Morza" i „Beniowskiego".

Obok szkolenia młodzieży robotniczo-chłopskiej, walka o kadry na naszym odcinku przewiduje — już realizowane — doszkalanie zdolnych i często zasłużonych pracowników sektora morskiego — marynarzy i rybaków.

Poważnym hamulcem wzrostu kadr na tym odcinku była dotąd nieśmiałość ich wysuwania. W wielu dziedzinach gospodarki morskiej, gdzie poważnie rozwinął się ruch współzawodnictwa, gdzie notujemy znaczną ilość przodowników pracy, racjonalizatorów, mistrzów oszczędzania — liczba wysuniętych do awansu, doszkolonych robotników była znikoma. Z tymi przejawami niewiary w twórcze siły mas pracujących należy ostatecznie skończyć.

Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej na „Darze Pomorza"
fot. K. Komorowski





Młodzi jungowie śledzą na globusie trasy swoich przyszłych rejsów
fot. K. Komorowski

REZULTATY

Trzecie zagadnienie — całkowicie jeszcze nie rozwiązane — to, po odpowiedniej selekcji egzaminacyjnej — opieka nad racjonalnym wykorzystaniem wyszkolonych kadr pracowników morza. Należy skończyć z wypadkami przyjmowania do floty ludzi nie wyszkolonych i dawania im pierwszeństwa przed absolwentami szkół i kursów morskich.

Rzecz jasna, że tutaj należy pochwalić się tymi dziesiątkami ludzi, którzy po właściwym przeszkoleniu w uczelniach morskich, znaleźli odpowiednie stanowiska w naszej flocie handlowej i rybackiej. Szereg absolwentów PCWM ukończyło już nawet kurs poruczników żeglugi małej — rybackiej. Wśród nich znajduje się Tadeusz Brzeziński, który jest dziś szyprem na traulerze „Saturn" i Józef Piska, który na kursie otrzymał I lokatę.

Sukcesem jest również, że spośród absolwentów PSJ dotychczas już jeden ukończył również kurs poruczników żeglugi przybrzeżnej, co w zasadzie jest jeszcze nieosiągalne dla szeregu innych zdolnych absolwentów, ze względu na wymagane warunki (staż pływania itd.).

Uwagi zawarte tutaj nie objęły, rzecz jasna, całokształtu zagadnień polityki kadr na tym odcinku i nie zanalizowały dostatecznie wszystkich osiągnięć i zauważonych braków. Podsumowując jednak te wnioski, należy stwierdzić, że PCWM ma na swoim koncie poważne sukcesy, wymagać jednak możemy i musimy jeszcze większych — co niewątpliwie nastąpi.

Aby jednak w pełni zrealizować te zadania, należy całkowicie przyswoić sobie wytyczne IV Plenum KC PZPR i śmiało, a równocześnie planowo je realizować. Należy przy tym pamiętać, że obowiązek, który w związku z tym na nas spoczywa — nie jest obowiązkiem na dziś ani na jutro, ale stanowi stały warunek zwycięstwa w bitwie o socjalizm. Słuszna, pojęta po partyjnemu polityka kadr — to gwarancja zrealizowania planu 6-letniego na naszym morskim odcinku.

„Trzeba nareszcie zrozumieć — powiedział Józef Stalin w okresie kiedy w ZSRR wzniosła się fala socjalistycznej ofensywy — **że ze wszystkich istniejących na świecie cennych kapitałów — najcenniejszym i najbardziej decydującym kapitałem są ludzie, kadry. Należy zrozumieć, że w naszych obecnych warunkach kadry decydują o wszystkim**".

SŁAWOMIR SIEKECKI

MŁODZI – BUDUJCIE STATKI!

Już dawno przestano mówić młodym o romantyce morza, o pełnych przygód podróżach morskich w dalekie kraje; o łatwym, bujnym, awanturniczym życiu marynarza. Dziś mówi się im o mozolnym trudzie pracowitego dnia rybaka, marynarza, pracownika portu a pomimo to szeregi coraz nowe, coraz liczniejsze napływają z całego kraju, by wypełnić Szkołę Rybaków Morskich i Szkołę Jungów, Państwowe Szkoły Morskie i Szkołę Handlu Morskiego. Coraz jaśniej widzą młodzi całego kraju urok morza w codziennym trudzie dźwigowego, trymera, mechanika okrętowego, marynarza i rybaka. Tak to na zdrowych podstawach powstaje trwała więź między krajem a morzem, buduje się nowa psychika człowieka morza i przymorza. Tu już dokonano olbrzymiego dzieła, przebyto olbrzymi szmat drogi. Ale jak mało, bardzo mało wiedzą starzy i młodzi często o tym, że aby marynarz miał na czym pływać i przewozić na przestrzeni tysięcy mil produkty naszej gospodarki, aby oczy nasze radował przepiękny kształt motorowca drobnicowego, pracowita sylwetka rudowęglowca, łupina kutra rybackiego zapadającego się w bruzdę fali, czy też zwięzła linia traulera dalekomorskiego — musi je ktoś, gdzieś zbudować.

Właśnie to, kto to zrobi i jak — tak mało, bardzo mało interesowało dotychczas młodych. Tak niewielu ich poświęciło się olbrzymiemu zadaniu budowania własnymi rękoma morskiej floty Polski. Przecież nim statek popłynął w pierwszy rejs był masą jednakich zwykłych blach stojących w magazynie, był milionem nitów i elektrod, był dziesiątkiem i tysiącem różnych maszyn, aparatów, rur, zaworów, sztab żelaza i lin, stosem desek i bali. Przecież ktoś te proste blachy stalowe przemyślnie powyginał i spoił, przyczepił do olbrzymich stalowych żeber i zrobił kształtne pudło. Ktoś w to pudło poustawiał bezładnie dotąd stojące maszyny i aparaty, przemądrze je połączył rurami i drutami i puścił w ruch, w pierwszy rejs próbny.

To wszystko działo się i dzieje na stoczni u nas w kraju w Gdańsku, Gdyni czy Szczecinie. To wszystko zrobił i robi taki sam robociarz jak ten, który pracuje w hucie na Śląsku, w łódzkiej tkalni, na murach budującej się Warszawy, w majątku PGR-u, czy w spółdzielni produkcyjnej. Tą robotą kierował i kieruje podobny mu technik i inżynier.

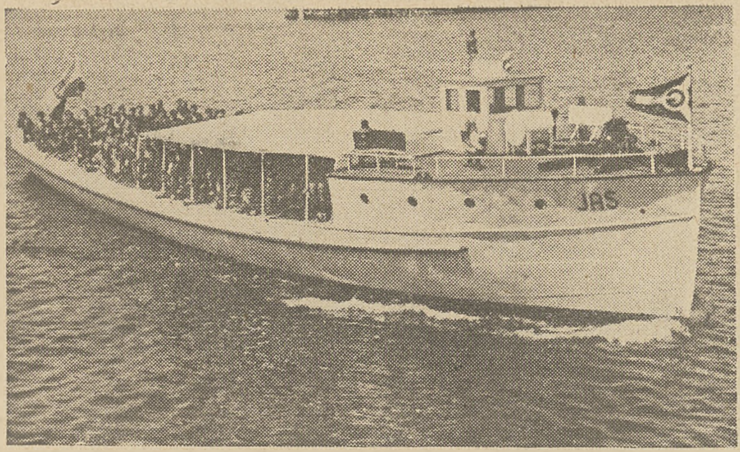
Ale wszyscy oni z troską spoglądają poza siebie i mówią:

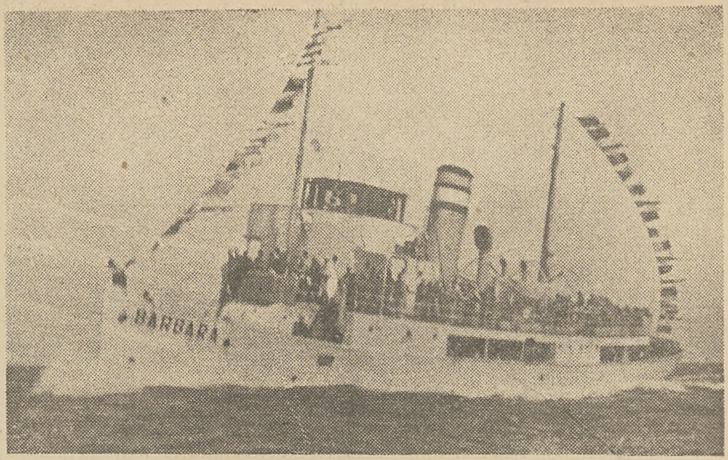
— Mało nas, mało młodych. Przed nami olbrzymie zadania postawione nam przez Plan Sześcioletni. Musimy wybudować setki tysięcy ton liczącą flotę a brak nowych sił, za mało nowych fachowców.

Szkoły i kursy stoczniowe czekają na młodzież z całego kraju. Stoczniowcy wzywają:

— MŁODZI, BUDUJCIE STATKI! *E. Król*







ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA

Jeżeli staniesz, Czytelniku, nad brzegiem morza i obok olbrzymów oceanicznych zobaczysz zwinnie przemykające się białe stateczki żeglugi przybrzeżnej — wiedz, że spełniają one bardzo ważną rolę w naszym morskim gospodarstwie — a ich załogi to też prawdziwi marynarze, ciężko pracujący po to, aby bezpiecznie przewieźć pasażerów (jakże często niesfornych) i aby godnie wypełnić zadania, nałożone żegludze przybrzeżnej przez Plan Sześcioletni.

A oto nieco informacji o polskiej żegludze przybrzeżnej z usług której i Ty, Czytelniku, jeśli dotąd nie skorzystałeś, to z pewnością będziesz kiedyś — może niezadługo — korzystał.

Żegluga przybrzeżna została stworzona dla utrzymania komunikacji między miejscowościami położonymi nad Zatoką Gdańską, Zalewem Szczecińskim oraz dla obsługi wewnętrznych wodnych połączeń w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Prócz tego żegluga ta ma powiązać liniami okrętowymi wszystkie większe porty naszego wybrzeża.

Istnieją dwa państwowe przedsiębiorstwa żeglugi przybrzeżnej dzielące między siebie całość polskiego wybrzeża. Przedsiębiorstwo „Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku" działa od Braniewa aż do Darłowa. „Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie" pracuje na Zalewie Szczecińskim i wzdłuż wybrzeża Pomorza Zachodniego od Świnoujścia do Darłowa, w którym to porcie spotykają się ze sobą statki idące ze Szczecina i Gdańska.

Obydwa Przedsiębiorstwa są wyspecjalizowane w: a) żegludze portowej, b) żegludze na zalewie wzgl. zatoce, c) żegludze przybrzeżnej we właściwym tego słowa znaczeniu.

W żegludze portowej kursują małe, zwinne stateczki, zdolne do przerzucania dużej ilości pasażerów na krótkich odcinkach. Są to poprostu tramwaje wodne czynne dzień i noc. Linia taka jest czynna na przykład w Gdańsku od Zielonego Mostu do Nowego Portu i druga — z Nowego Portu do Basenu Górniczego.

Osobny rodzaj jednostek pływających stanowią w tej grupie motorówki do zwiedzania portu. W Gdyni pływa popularny „Jaś", w Szczecinie zaś jego siostrzyczka — „Małgosia".

Dla komunikacji zatokowej i zalewowej przeznaczone są statki innego typu: większe, o głębszym zanurzeniu i szybsze.

Na Zalewie Szczecińskim statki te utrzymują regularną komunikację między Szczecinem a Świnoujściem i Międzyzdrojami. Również szereg innych mniejszych miejscowości leżących nad Zalewem ma zorganizowaną komunikację wodną. Pracuje tu pod szczecińską flagą smukła m/s „Julia" i pękata s/s „Diana" znana ze wspaniałej kuchni i dancingów. Pływa starszawa choć zwinna i szybka (po ostatnim remoncie znowu odmłodzona) — s/s „Telimena". Pływa „Jolanta", „Elżunia", „Aldona" i staruszek „Piast".

Statki są zawsze pełne, bo w ramach planowych wczasów setki tysięcy ludzi pracy znajduje na ich pokładach zasłużony odpoczynek i wytchnienie. Można tu spotkać górników, robotników budowlanych z Warszawy i włókniarki z Łodzi, hutników ze Śląska, racjonalizatorów i nauczycieli, pracowników umysłowych i handlowych z całego kraju.

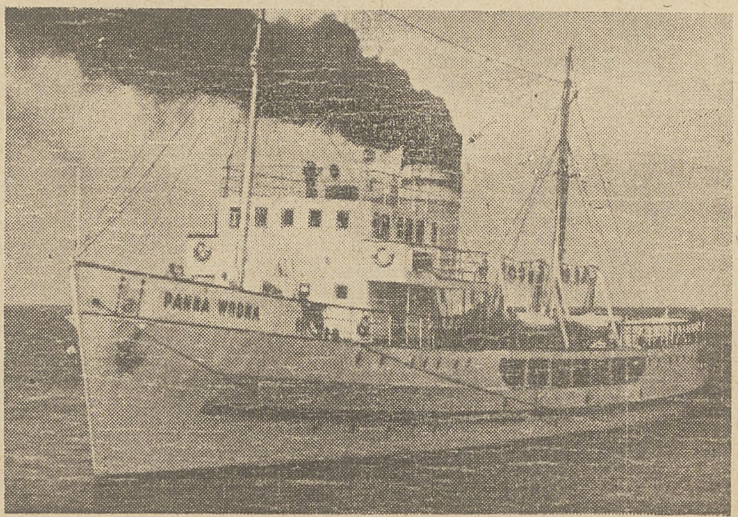
Na Zatoce Gdańskiej ruch jest również duży. Z Gdyni, Sopotu i Gdańska płyną codzień na Hel i do Jastarni pełne komplety pasażerów. Są to przeważnie wczasowicze. Na statkach i na przystaniach gwar, beztroska i radość. Na Zatoce kursują statki większe niż na Zalewie Szczecińskim: lśniąca bielą s/s „Barbara", m/s „Olimpia", m/s „Grażyna", mniejsza nieco od poprzednich — m/s „Wanda".

Jeśli chodzi o żeglugę wzdłuż naszych otwartych wybrzeży, to już w najbliższym czasie otwarta zostanie linia z Gdyni do Ustki i Darłowa. Na linii tej kursować będzie s/s „Panna Wodna", największa i bodajże najpiękniejsza jednostka naszej floty przybrzeżnej.

Na pierwszy rzut oka wydawać by się mogło, iż żegluga przybrzeżna spełnia wąskie i drugorzędne zadanie — ot, przewozi poprostu pasażerów, tak jak to na lądzie robią tramwaje czy autobusy. Należy jednak pamiętać, iż właśnie żegluga przybrzeżna umożliwia szerokim masom ludzi pracy bezpośrednie zetknięcie się z morzem. Z pokładów jednostek żeglugi przybrzeżnej pasażerowie zapoznają się z pracą portów, pracą dźwigów i statków. Z pokładów tych białych, czystych stateczków widać pracę rybaka, stoczniowca i robotnika portowego. Przybysze z zaplecza nawiązują pierwsze kontakty z ludźmi morza rozmawiają z załogami statków na których płyną i od nich mają pierwsze informacje o pracy morskiej.

Wube







HISTORIA PODWODNEGO PŁYWANIA

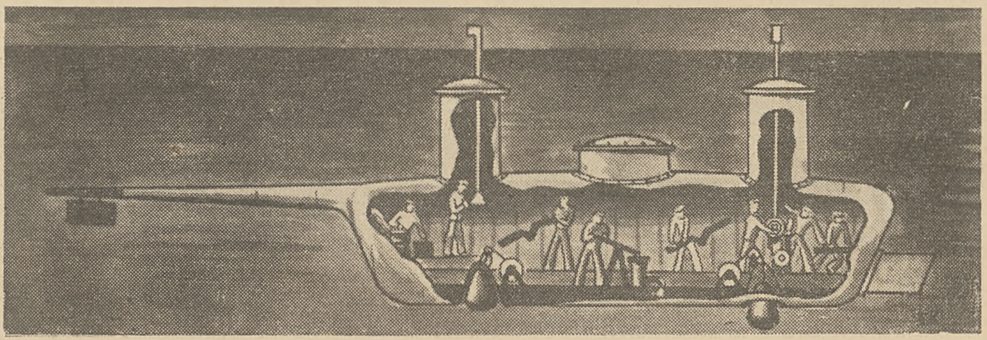
napisał JERZY PERTEK

cz. II

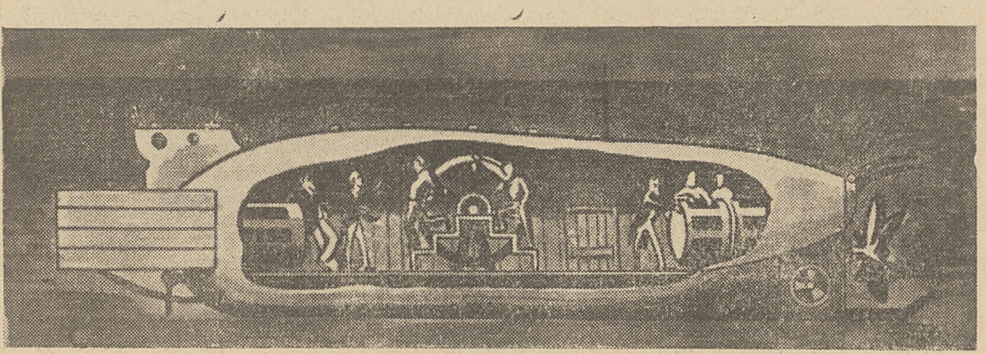
Pierwszym na długiej liście projektodawców i konstruktorów okrętów podwodnych z trwającego blisko sto lat okresu, jaki poprzedza współczesny nam — zapoczątkowany w pierwszej wojnie światowej — okres największego rozwoju tej broni, jest Rosjanin generał Aleksander Andrejewicz Szilder. Wśród przedstawicieli wielu narodowości on właśnie jest twórcą okrętu, rozpoczynającego serię znacznie już w porównaniu z wiekiem poprzednim doskonalszych okrętów.

Szilder, specjalista w zakresie budowy min i rakiet, powziął myśl zbudowania okrętu podwodnego, który by atakował nieprzyjacielskie okręty nawodne przy pomocy miny. Opracowanie planów konstrukcyjnych oraz ich realizacja kosztowała go nie mniej jak cztery lata żmudnej pracy. W roku 1834 wodowano w Petersburgu okręt ten, mający 16 ton wyporności. Posiadał on w górnej części śródokręcia jeden właz, zaś po jego bokach dwie wieże; w jedną z nich wmontowano przyrząd w rodzaju późniejszego peryskopu, w drugą zaś — podobnej długości i rozmiarów rurę, doprowadzającą okrętowi powietrze dla dwunastu ludzi, stanowiących jego załogę. Okręt napędzany był za pomocą umieszczonych po obu burtach łopatek, poruszanych ręcznie na podobieństwo wioseł. Uzbrojenie okrętu stanowiła mina, umieszczona na długim wytyku, tj. drzewcu stanowiącym niejako przedłużenie dziobowej jego części. Okręt Szildera działał bardzo sprawnie i jego twórca zamyślał budować dalsze jednostki podobnego typu, jednakże wypadek — jaki wydarzył się w dwa lata po wybudowaniu pierwszego okrętu — wystarczył, by na życzenie cara zaprzestać dalszych prac w tej dziedzinie. W ten sposób praca i wynalazki Szildera poszły na marne.

W tym samym czasie wybudowano kilka okrętów podwodnych w innych krajach, jednakże były one dużo mniej udane, i dopiero konstrukcje Bawarczyka Wilhelma Bauera zasługują na wyróżnienie. Pierwszy swój okręt podwodny wybudował on w roku 1850 i w lutym następnego roku przeprowadził w Kilonii próbę zanurzenia, która omal nie zakończyła się tragicznie, gdyż ciśnienie wody poczęło miażdżyć zbyt słabe ścianki okrętu. Bauerowi i dwom jego towarzyszom udało się drogą pompowania wyrównać ciśnienie, po czym udało się im otworzyć właz i w ten sposób wydostać na powierzchnię. „Brandtaucher", czyli „Ognisty Nurek" (jak nazwany był okręt), pozostał jednak na dnie.*) Następny okręt zbudował Bauer w Rosji, dokąd wyjechał po nieudanej próbie z Kilonii, gdzie przestano jego poczynania subwencjonować. Ten drugi z kolei okręt podwodny Bauera nazwany „Diabłem Morskim" (Seeteufel) zdał wprawdzie dobrze egzamin i wykonał nie mniej, jak 134 udane próby marszu w zanurzeniu, jednakże wypadek, jaki go spotkał przy 135 próbie, położył kres działalności Bauera, podobnie jak przed nim — Szildera. Bauer zmarł w zapomnieniu, jak wielu innych wynalazców, że wymienimy tylko współczesnego mu Józefa Ressela, Czecha który pierwszy zastosował śrubę okrętową przy napędzie parowym.



Okręt podwodny Szildera



„Diabeł Morski" Bauera

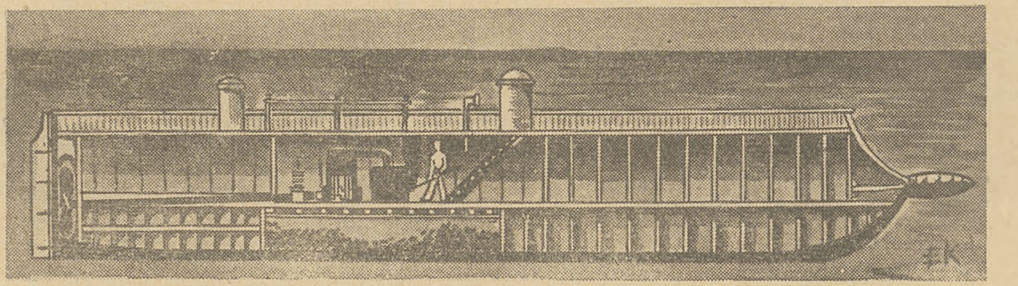
Wszystkie dotychczasowe łodzie podwodne (z uwagi na ich niewielkie rozmiary można je „łodziami" nazywać) napędzane były siłą mięśni ludzkich, co stanowiło ich słabą stronę, gdyż szybkość poruszanych wiosłami lub łopatkami łodzi była bardzo nieznaczna. Dopiero zastosowanie w podwodnym pływaniu napędu mechanicznego oznaczało wyraźny zwrot na lepsze, przyczyniając się do znacznego ulepszenia działalności coraz liczniej teraz budowanych jednostek. Począwszy od roku 1863, kiedy Amerykanin Allstitt wybudował łódź, napędzaną motorem elektrycznym pod wodą, a maszyną parową w marszu na powierzchni (łódź ta miała jednak szereg wad konstrukcyjnych i prób z nią rychło poniechano), napęd ręczny wychodzi całkowicie z użycia. Dzięki zastosowaniu napędu mechanicznego — okręty podwodne wchodzą wreszcie na właściwą drogę rozwoju, umożliwiającą im stanie się pełnowartościowymi okrętami oceanicznymi, (co na jednostkach nawodnych było już podówczas faktem dokonanym). Nie zostało jednak jeszcze rozwiązane zagadnienie wyboru napędu mechanicznego, jak to zresztą zobaczyć można na przykładzie wymienionych poniżej najwybitniejszych budowniczych okrętów podwodnych tego okresu, wypróbowujących różne rodzaje maszyn.

W roku 1864 dwaj Francuzi, admirał Burgois i inżynier Brun, wybudowali okręt nazwany „Plongeur" (Nurek). Okręt ten poruszany był silnikiem, który działał dzięki spalaniu sprężonego powietrza, stłoczonego w 23 butlach pod ciśnieniem 12 atmosfer. Próby użycia tego okrętu nie dały jednak zadawalających rezultatów, gdyż znaczny ciężar butli — i tak już poważnie zwiększający wyporność okrętu — uniemożliwiał zabranie większego zapasu tego paliwa; dalej — słaby w stosunku do dużej wyporności „Nurka" silnik nie był w stanie zapewnić osiągnięcia większej szybkości, wreszcie — okręt pozostawiał za sobą bardzo widoczny ślad

*) Trzydzieści lat później okręt ten został przypadkiem odnaleziony przez nurków i wydobyty na powierzchnię.

w postaci wydobywających się z wody pęcherzyków zużytego powietrza.

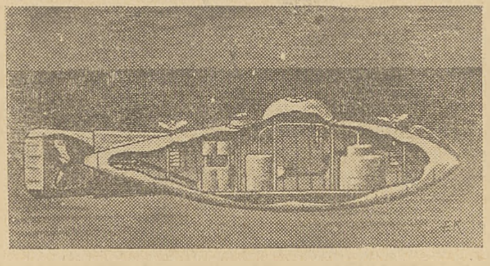
W tym samym roku inżynier szwedzki Nordenfeld skonstruował okręt poruszany maszyną parową w zanurzeniu, a nie — jak uprzednio okręt Allstitta — na powierzchni. Ponieważ jednak do wytwarzania pary, niezbędnej do poruszania maszyny, potrzebne jest paliwo oraz tlen, a spalanie wytwarza dym, który musiał by być odprowadzany przez komin, Nordenfeld wpadł na pomysł zabierania — w specjalnie do tego celu skonstruowanych zbiornikach — pary z lądu. Ilość tej pary, wtłoczonej pod dużym ciśnieniem do zbiorników, wystarczała jednak tylko na 4 godziny, i to było powodem dla którego zarówno ten, jak i dwa późniejsze okręty Nordenfelda, zbudowane na podobnej zasadzie, nie znalazły naśladowców. Na podkreślenie zasługuje fakt zastosowania



Pierwszy okręt podw. z napędem mechanicznym, zbudowany przez Allstitta

przez Nordenfelda po raz pierwszy odmiennego niż dotychczas uzbrojenia, a mianowicie torpedy automatycznej Whiteheada zamiast dotychczas używanej miny.

Coraz liczniejsi wynalazcy, uczeni i konstruktorzy okrętowi różnych narodowości (Anglicy, Amerykanie, Francuzi, Włosi i Hiszpanie) przystępowali do budowy okrętów podwodnych, jednakże żaden z wybudowanych w ciągu dwudziestu lat, jakie upłynęły od wybudowania pierwszych jednostek o napędzie mechanicznym, nie zasługuje na taką uwagę, jak okręt Drzewieckiego. Ten rosyjski inżynier polskiego pochodzenia*) wybudował w roku 1884 okręt napędzany silnikiem elektrycznym i doskonale działający. Oznaczało to dokonanie nowego kroku naprzód, gdyż okręt Drzewieckiego skonstruowany był — w przeciwieństwie do okrętu Allstitta (również — jak pamiętamy — wyposażonego w silnik elektryczny) — wyśmienicie i słusznie może pretendować do miana pierwowzoru współczesnych okrętów podwodnych. Tym bardziej, że na okręcie tym — posiadającym opływowe kształty wrzeciona — zastosował Drzewiecki również peryskop,

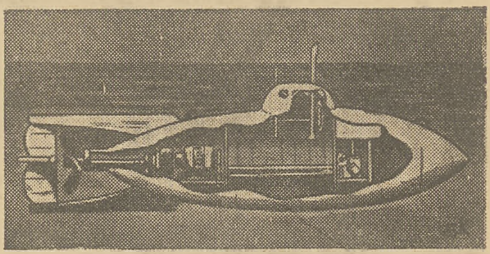


Okręt podwodny Nordenfelda

który dał zaczątek pracom badawczym w dziedzinie polepszenia tej do niedawna słabej strony okrętów podwodnych. Konstrukcja okrętu Drzewieckiego, zanurzającego się — podobnie jak i inne jednostki — na zasadzie napełniania i opróżniania zbiorników balastowych, została zatwierdzona przez admiralicję rosyjską jako prototyp dalszych jednostek przeznaczonych dla rosyjskiej marynarki wojennej i zamówionych podług planów konstrukcyjnych Drzewieckiego. Były one jeszcze bardziej ulepszonej konstrukcji i posiadały sprawniej działające i silniejsze silniki elektryczne oraz większe akumulatory, co im umożliwiło osiągnięcie rewelacyjnej — jak na ówczesne stosunki — szybkości, wynoszącej na powierzchni 15, a w zanurzeniu 10 węzłów! Jeden z okrętów Drzewieckiego, wystawiony przezeń na konkursie międzynarodowym w Paryżu w roku 1897, zdobył bezapelacyjnie pierwszą nagrodę. Zasięg maksymalny tego okrętu wynosił 720 mil morskich (czyli blisko 1 300 kilometrów), co z uwagi na ówczesny stan techniki okrętów podwodnych było cyfrą bardzo dużą. Rozwijając metodę Burgois i Bruna Drzewiecki zbudował również w roku 1903 okręt podwodny z jednolitym silnikiem do pływania na- i podwodnego. Silnik ten, napędzany sprężonym powietrzem, umożliwiał rozwinięcie szybkości 11 węzłów na- i 6 węzłów pod wodą, jednakże z powodu licznych wad, których nie dało się usunąć, został zarzucony.

Ze współczesnych Drzewieckiemu konstruktorów okrętów podwodnych wymienić trzeba przede wszystkim inżynierów francuskiej marynarki wojennej. Z nich wyróżnili się szczególnie: naczelny konstruktor marynarki Dupuy de Lôme, który opracował plany okrętu „Gymnote", jego następca Gustave Zédé, który okręt ten wybudował, Emile Bertin — twórca okrętu „Morse", Claude Goubet — twórca miniaturowego okrętu podwodnego, którego kadłub odlany został z brązu, oraz Laubeuf, budowniczy pierwszego dwukadłubowego okrętu podwodnego świata. „Narval" Laubeufa jako pierwszy zbudowany został na zasadzie umieszczenia tanków balastowych poza zasadniczym kadłubem, w którym znajdują się pomieszczenia załogi, uzbrojenie oraz maszyny okrętu. W odróżnieniu od zasadniczego, wewnętrznego kadłuba, kadłub zewnętrzny nie był naciskotrwały, gdyż po napełnieniu go wodą w toku zanurzania okrętu ciśnienie zewnętrzne i wewnętrzne na jego blachy wyrównywało się. Kadłub ten zapewniał okrętowi lepsze kształty opływowe, zwiększające jego stateczność na powierzchni wody. Napęd „Narvala" stanowiły silniki naftowe podczas marszu na powierzchni, zaś elektryczne — pod wodą.

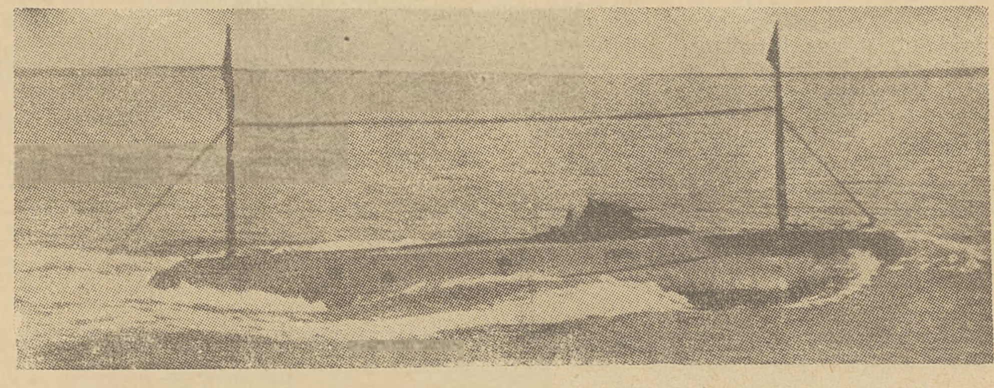
Obok inżynierów francuskich zwrócić należy także uwagę na trzech innych, współczesnych Drzewieckiemu konstruktorów. Byli to Irlandczyk John Holland,



Okręt podwodny Drzewieckiego

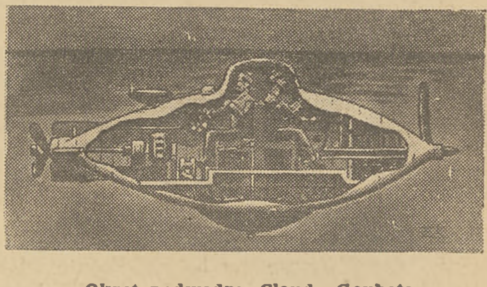
Amerykanin Simon Lake i Rosjanin I. G. Bubnow.

John Holland, irlandzki nauczyciel, który wywędrował do Ameryki, przejęty myślą skonstruowania środka do pokonania brytyjskiej floty, co w jego pojęciu miało umożliwić odzykanie przez Irlandię niepodległości, skonstruował — począwszy od roku 1875 — osiem modeli pływających i okrętów, zanim wreszcie rząd amerykański docenił jego pracę. Po wybudowaniu w roku 1898 dziewiątego okrętu — nazwanego „Holland" — amerykańska marynarka wojenna udzieliła Hollandowi zamówienia na budowę dalszych jednostek, przeznaczonych jednak bynajmniej nie na wojnę ze znienawidzoną przez ich konstruktora Wielką Brytanią. Cała późniejsza flota podwodna Stanów Zjednoczonych składała się z jednostek typu „Holland" i nawet do niedawna w jej składzie było kilka jednostek dość wiernie naśladujących okręt irlandzkiego nauczyciela, uważanego dziś w Stanach Zjednoczonych za amerykańskiego „ojca" broni podwodnej. Zarówno dziewiąty, jak i dziesiąty (1901 r.) okręt Hollanda były jednostkami jednokadłubowymi, uzbrojonymi w wyrzutnie torpedowe i napędzanymi motorem elektrycznym i naftowym.



Okręt podwodny „Holland"

Simon Lake był również pewnego rodzaju fanatykiem, choć źródłem tego fanatyzmu nie były pobudki tak szlachetne jak te, którymi kierował się Holland.



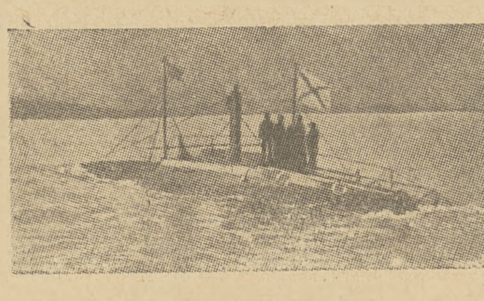
Okręt podwodny Claude Goubeta

Lake był — jeśli się można tak wyrazić — urodzonym wynalazcą, który całe swe życie poświęcił na prace w dziedzinie wynalazków technicznych. Opatentował ich

*) Jako ciekawostkę można tu podać nazwisko innego konstruktora okrętów podwodnych o brzmieniu polskim, z czego wynika, że Drzewiecki nie był jedynym Polakiem zasłużonym w rozwoju podwodnego pływania. W r. 1885 niejaki Zaliński (może Caliński?) zbudował w Ameryce okręt podwodny poruszany silnikiem naftowym.

około dwustu, z czego ponad połowę z zakresu budownictwa okrętów podwodnych i podwodnego ratownictwa (m. in. skonstruował komorę ratowniczą, która stała się wzorem dla późniejszych dzwonów, przeznaczonych do ratowania załóg zatopionych okrętów podwodnych). Pasja wynalazcza Lake'a była bardzo kosztowna, toteż wiecznie musiał poszukiwać on protektorów, którzy by finansowali jego poczynania. Kiedy rywalizacja z Hollandem o uzyskanie zamówienia dla marynarki amerykańskiej zakończyła się dla Lake'a niepomyślnie, choć jego „Protector" górował pod wielu względami nad „Hollandem" (m. in. wielkością i lepszą budową z uwagi na zastosowanie dwukadłubowej konstrukcji), Lake sprzedał go rządowi rosyjskiemu i wyjechał do Rosji. Także i tam jednak — podobnie jak później w Niemczech, Austrii, Anglii i znowu Ameryce — działalność jego nie przyniosła takich owoców, jak prace innych współczesnych wynalazców, których przewyższał inwencją i różnorodnością zainteresowań*), a we własnym swym przekonaniu także i zdolnościami. Sprzedany Rosji „Protector" nie został w czasie wojny z Japonią użyty, podobnie, jak i kilka dalszych, wybudowanych według planów Lake'a okrętów.

W czasie swego pobytu w Rosji Lake zetknął się z profesorem Bubnowem, który — choć nie uważał się, jak Lake, za najwybitniejszego konstruktora okrętów podwodnych na świecie — mógł się jednak poszczycić lepszymi niejednokrotnie wynikami. Dowodziło to, że rosyjska myśl morska i budownictwo okrętowe były podówczas przodujące nie tylko w dziedzinie okrętów nawodnych (wystarczy tu wymienić nazwiska admirałów Popowa i



Okręt podwodny Bubnowa

Makarowa oraz inżynierów Titowa i Kryłowa), ale i podwodnych, zwłaszcza że obok Drzewieckiego i Bubnowa wymienić można by nazwiska dalszych konstruktorów, a zwłaszcza Naletowa, Kostenkę i Rybakowa, twórców pierwszego na świecie podwodnego stawiacza min, „Kraba".

Wybudowany w roku 1903 na jednej z bałtyckich stoczni okręt Bubnowa osiągnął rekord marszu w zanurzeniu, przebywając pod wodą 36 godzin (!), z czego 26 w burzliwej pogodzie. Ten wyjątkowo długi okres zanurzenia umożliwiony został prawdopodobnie przeprowadzeniem we wnętrzu okrętu procesu chemicznego oczyszczania powietrza z dwutlenku węgla.

Czytelnik może pomyśli, że wśród tej plejady konstruktorów okrętów podwodnych XIX wieku, których było kilkudziesięciu, a z których wymieniono najwybitniejszych (a także i tych, których projekty zasługiwały na wzmiankę z uwagi na oryginalność koncepcji), nie było ani jednego przedstawiciela panującej podówczas na morzach Wielkiej Brytanii. W rzeczywistości tak nie jest, bowiem naliczyć można kilkunastu Anglików — konstruktorów okrętów podwodnych z powyższego okresu. Rzecz leży w tym, że działalność ich nie wydała znaczniejszych wyników i przeszła niepostrzeżenie. Wielkiej Brytanii nie zależało zresztą na rozwoju tej broni i jeszcze w sto lat po cytowanych przez nas uprzednio słowach admirała Jervisa oświadczył pogardliwie Pierwszy Lord Admiralicji, Goshen: „Okręty podwodne są bronią słabego na morzu przeciwnika". Nie miało to oczywiście żadnego wpływu na rozwój broni podwodnej i dalszy bieg wypadków, w wyniku których okręty podwodne stały się już w toku pierwszej wojny światowej jedną z podstawowych broni w wojnie morskiej.

(dokończenie w n-rze następnym)

*) Lake rozważał również wybudowanie podwodnego frachtowca, a także budowę okrętu podwodnego, który by mógł przemierzać wody arktyczne, płynąc pod lodem. Już w roku 1898. po ekspedycji Nansena na statku „Fram", Lake opracował taki projekt, przedłożył go później podczas pobytu w Rosji, jednakże bez skutku. Projekt ten odżył po pierwszej wojnie światowej, gdy Lake nawiązał kontakt z Wilkinsem, a później uczestniczył w przebudowie okrętu podwodnego „O-12", na którym Wilkins miał — płynąc pod lodem — dotrzeć do bieguna. Próba ta jednak nie powiodła się.

U MORSKIEGO SĄSIADA – ZA GRANICĄ POKOJU

Zwycięstwo Armii Radzieckiej nad hitleryzmem, a następnie konsekwentna, pokojowa polityka ZSRR, umożliwiła narodowi niemieckiemu usunięcie źródła agresji — władzy junkierstwa, kapitalistycznych karteli przemysłowych i kliki militarystycznej. Na bazie tych przeobrażeń naród niemiecki, na czele ze swymi najlepszymi synami — antyhitlerowskimi bojownikami podziemia z szeregów KPD, mógł przejąć władzę od radzieckich władz okupacyjnych i włączyć się świadomie do wielkiego obozu pokoju, na czele którego stoi Związek Radziecki.

W dziejach Polski po raz pierwszy zaistniał fakt, że zachodnia granica Kraju przestała dzielić dwa narody. Granica pokoju na Odrze i Nysie łączy dziś naród niemiecki z narodem polskim we wspólnym celu budowania lepszej przyszłości mas pracujących. Zawarte w dn. 8 czerwca br. w Warszawie układy między Rzecząpospolitą Polską, a Niemiecką Republiką Demokratyczną są tego widomym dowodem — na przekór wszelkim knowaniom anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych, usiłujących w tym czasie uczynić z Niemiec Zachodnich bazę nowej agresji.

Pojęcie „Niemiec na morzu" kojarzyło się często i kojarzy niejednokrotnie dotąd — z obrazem cesarskiej lub faszystowskiej „Kriegsmarine", z haniebnymi wyczynami junkierskich, a później hitlerowskich oficerów — dowódców okrętów, ze sprawami „lebensraumu", dążeń kolonialnych i kuciem imperialistycznych sloganów w typie „Grossdeutschland zur See"... Prasa nasza wiele uwagi poświęciła ostatnio rewizjonistycznym próbom odrodzenia niemieckiej marynarki u wybrzeży „Trizonii", co pod opieką anglo - amerykańskiego kapitału przybiera niepokojąco realną formę. Za mało stanowczo mówi się zaś o osiągnięciach naszego morskiego sąsiada za granicą pokoju — o osiągnięciach Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Nic dziwnego, że czujność nakazywała nam żywe śledzenie wydarzeń morskich na terenie „władzy" marionetkowego „rządu" z Bonn takich np. jak postanowienia układu petersberskiego odnośnie odbudowy zachodnio - niemieckiej floty handlowej. Nic też dziwnego, że tematy te były dla nas bardziej atrakcyjne, niż zagadnienia systematycznej odbudowy gospodarki morskiej w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Pomimo tego jednakże — fakt, żeśmy negatywnemu naszemu stanowisku wobec rewizjonistycznych zakusów Schumacherów i Adenauerów nie przeciwstawili dostatecznie pozytywnego nastawienia do pokojowej i twórczej pracy na odcinku morskim, żeśmy mówiąc o rozbudowie zachodnio - niemieckiej floty pełnomorskiej nie pamiętali o rozbudowie floty rybackiej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, żeśmy pisali tylko o Hamburgu, Bremie i Lubece, gdy można było pisać również o Wismarze, Rostocku i Sassnitz, fakt ten stanowi oczywiste niedociągnięcie. Naprawić je musimy wzmożonym zainteresowaniem osiągnięciami naszego demokratycznego sąsiada zza Odry i Nysy.

Zanim rozpoczniemy przegląd poszczególnych dziedzin gospodarki morskiej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, zdać sobie musimy sprawę czemu, względnie komu ona służy. Najlepszą na to odpowiedź daje fragment ustawy o wykonaniu planu gospodarczego na rok 1950, przewidujący w dziedzinie rybołówstwa „zapewnienie ustalonej w planie rozbudowy jednostek rybackich (lugrów), tak aby podwyższyć w roku 1950 wysokość połowów do 50 000 ton". Plan przewiduje dalej „poczynienie odpowiednich kroków, by nowowybudowane jednostki zaopatrzyć na czas w odpowiednio wyszkolone załogi oraz wyposażyć w niezbędne urządzenia".

Tych kilkanaście słów mówi wszystko. Mówi o tym, że głównym hasłem niemieckiej gospodarki morskiej jest w obecnym okresie współpraca w pokryciu krajowej produkcji środków żywnościowych. Mówi dalej, że przewidziano co trzeba zrobić, aby zadanie to osiągnąć: przez wyszkolenie załóg dla nowobudowanych jednostek oraz wyprodukowanie wszelkich urządzeń niezbędnych do sprawnego funkcjonowania tych statków. Znaczy to, że w oznaczonym okresie wybuduje się, wyposaży w najlepsze urządzenia oraz obsadzi wyszkolonymi załogami taką ilość statków, aby zakreślony na rok 1950 plan połowów został wykonany. I — przede wszystkim — znaczy to, że gospodarka morska służyć ma podniesieniu dobrobytu mas pracujących, służyć ma sprawie pokoju, nie zaś jak przed wojną, czy obecnie jeszcze pod „opieką" anglo - amerykańskich podżegaczy wojennych, grupce rodzimych i zagranicznych kapitalistów.

*

Już dotychczasowe osiągnięcia w rozbudowie wschodnio - niemieckiej floty rybackiej są gwarancją, że wszelkie plany zostaną osiągnięte, jeżeli nie wydatnie przekroczone. A plany te i tak są zakrojone na wielką skalę. I tak np. z początkiem wiosny bieżącego roku państwowa flotylla w Sassnitz liczyła 68 jednostek, zaś do końca roku ma wzrosnąć do 185 jednostek! Wprawdzie do służby weszło już kilkanaście nowych statków, kutrów i łodzi rybackich, w tym pierwsze z 25 zaplanowanych na bieżący rok lugrów, jednakże mimo to do końca roku trzeba jeszcze niemal podwoić stan obecny. W jednym tylko kwietniu weszło do służby 16 nowych jednostek rybackich, wybudowanych na różnych stoczniach Wschodnich Niemiec, zarówno w nadmorskich ośrodkach portowych, takich jak Rostock, Stralsund, Wismar czy Sassnitz, jak też i na stoczniach śródlądowych w Brennenburgu nad Hawelą, w Magdeburgu - Rothensee oraz w Berlinie. Warto tu jeszcze dodać, że nowe lugry, jakie pod koniec kwietnia wypłynę-

(dokończenie na str. 22)

Rybołówstwo na Zalewach — Wiślanym i Szczecińskim — opiera się na innych zasadach niż rybołówstwo pełnomorskie.

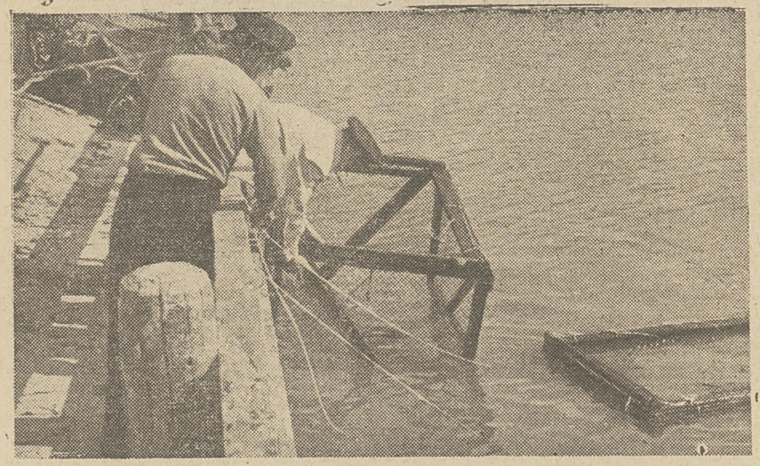
Na morzu łowimy ryby nie obawiając się, że na skutek nadmiernej eksploatacji zabraknie ich w przyszłości. Morze jest bowiem zbiornikiem bardzo wielkim, ryby odbywają w nim różnego rodzaju wędrówki, a człowiek z ogromnej ich ilości wyławia tylko niewiele znaczącą część. Dlatego to w morzu, za wyjątkiem płastug — ryb więcej osiadłych — nie obserwuje się zjawiska przełowienia. Inaczej ma się rzecz z Zalewami. Stosunkowo łatwo można tu przekroczyć miarę i na następne lata zmniejszyć wydajność połowów. Aby zabezpieczyć się przed taką ewentualnością — gospodarka rybacka na Zalewach musi się liczyć z tym, że wyławiać należy nie więcej jak tylko tyle ile w ciągu roku przyrośnie. Oprócz utrzymania pogłowia ryb w stanie równowagi dążymy do podniesienia ilości ryb cenniejszych. Najcenniejszą rybą naszych Zalewów jest sandacz.

Sandacz jest rybą kapryśną, a raczej kapryśne są warunki środowiska wodnego zwłaszcza w czasie rozrodu tej ryby. Stąd nawet przy racjonalnie prowadzonych odłowach w jednych latach sandacz występuje obficie, kiedy indziej przychodzą lata „chude" i rybacy skarżą się na brak ryb. Przyczyną spadku ilości ryb w połowach — poza nadmiernym odłowem w poprzednich latach — najczęściej okazuje się, że w czasie lub w okresie bezpośrednim po tarle zaszły jakieś niesprzyjające warunki. Albo przy długotrwałych sztormach i silnej fali sięgającej aż do dna ikra została zamulona i zniszczona, albo na tarlisku pojawiło się dużo ryb żerujących na dnie, które poprostu wyjadły ikrę. Mogło także zabraknąć dostatecznej ilości pożywienia dla świeżo wyklutych rybek.

W celu uniezależnienia się od tych naturalnych wahań — przeprowadzane są akcje mające na celu sztuczne zwiększenie pogłowia sandacza w Zalewach. I oto teraz możemy wyjaśnić tytuł niniejszego artykułu. Aczkolwiek efektowny, nie jest on bardzo ścisły: nie ma oczywiście mowy o „fabrykowaniu" ryb w dosłownym tego słowa znaczeniu. Akcja zarybieniowa polega bowiem przede wszystkim na roztoczeniu troskliwej opieki w czasie tarła.

Sandacz odbywa tarło na wiosnę. Gdy temperatura wody przekroczy 10° C ryby zaczynają dojrzewać płciowo. Samica wybiera pod tarło odpowiednie miejsce, które odznacza się twardym gruntem i jest porosłe roślinnością podwodną. Na tych roślinach składa ona kleistą ikrę a samiec polewa ją mleczem. W ten sposób następuje zapłodnienie. Zapłodniona ikra rozwija się i po 4—10 dniach (zależnie od temperatury) lęgną się z niej malutkie larwy.











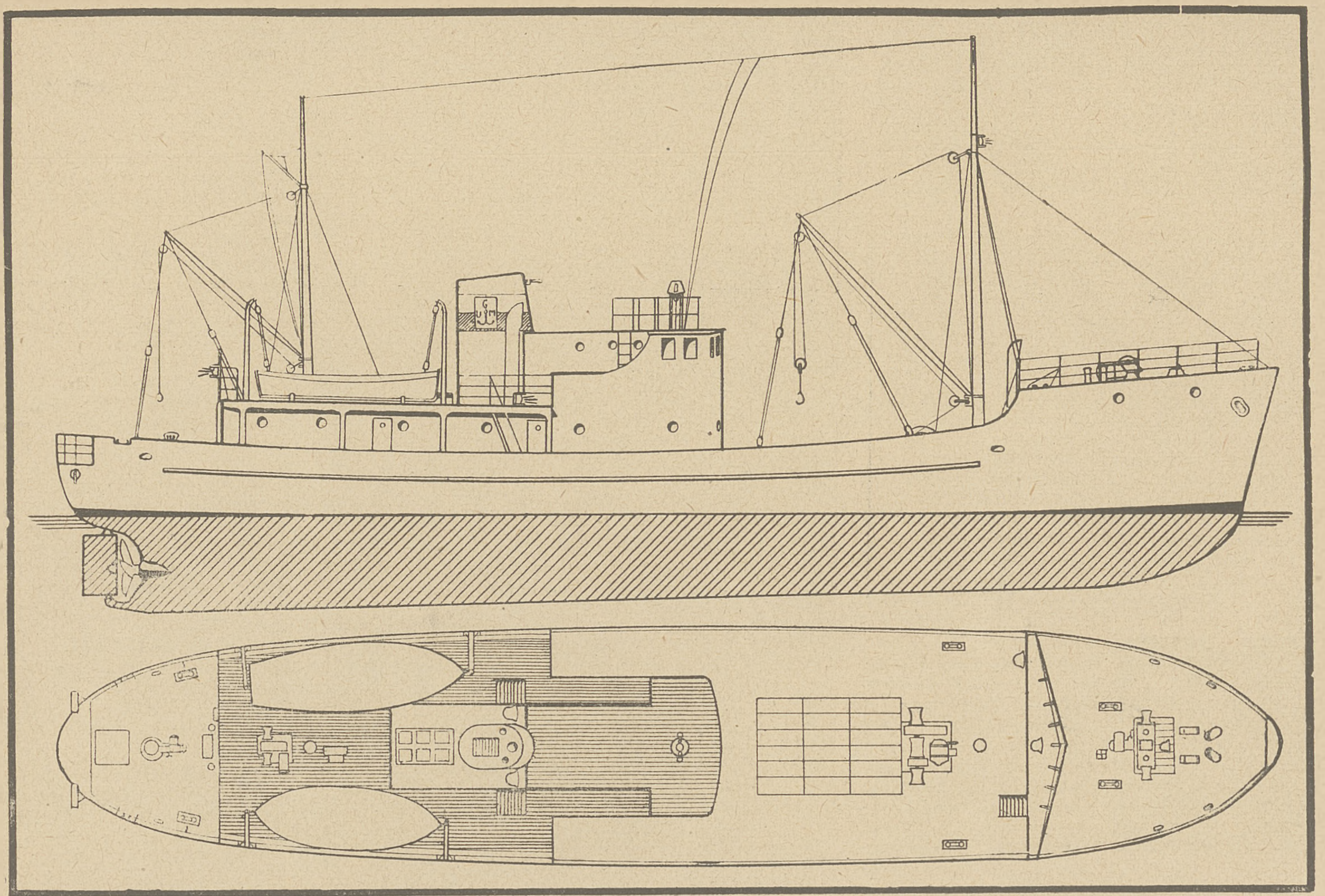
W produkcji materiału zarybieniowego pozyskanie ikry polega do pewnego stopnia na naśladowaniu naturalnych warunków tarła z tym, że złożona ikra jest chroniona przed zamuleniem i wyjadaniem przez inne ryby. Najpierw przygotowuje się duże sadze obite siatką drucianą lub tkaniną sieciową dając gęstą wyściółkę z gałązek jałowca.

Do każdego sadza wpuszcza się 1—2 komplety tarlaków i sadze umieszcza się w zacisznym miejscu na głębokości naturalnego tarliska. Komplet składa się z jednej samicy i dwóch samców. W ten sposób stwarza się pewnego rodzaju konkurencję, co z jednej strony dodatnio wpływa na przebieg samego tarła, a z drugiej strony umożliwia zapłodnienie ikry w razie gdy jeden z samców zawiedzie. Na ogół już w ciągu 1-szej nocy ikra zostaje złożona. Rankiem podnosi się sadze i kontroluje ich zawartość (fot. pierwsza od góry). Jeżeli tarło miało przebieg pomyślny, to gniazdo pokrywa ikra przylepiona do gałązek jałowca. Wtedy wybiera się tarlaki a następnie wycina nożycami gałązki z ikrą, które umieszcza się w odpowiednich koszach wylęgowych (fot. druga).

W zakotwiczonych w wodzie koszach (zdj. trzecie), chroniących ikrę przed różnego rodzaju rabusiami, po kilku dniach wykluwają się malutkie sandaczyki. Są one słabe i delikatne i w pierwszych dniach nie potrafią jeszcze zdobyć sobie pożywienia. Dlatego natura wyposażyła je w niewielki zapas żółtka „zmagazynowanego" w malutkim woreczku pod spodem głowy. Z tej „spiżarni" korzystają do czasu, gdy nieco okrzepną na sile. Świeżo wylęgłe mają długość 4-7 mm. Niewprawne oko z trudnością może je zauważyć, tak są przezroczyste. Początkowo trzymają się gromadnie i przebywają w koszu lub w jego pobliżu. Pożywienie młodego sandacza składa się z drobnych zwierzątek planktonowych. Jeżeli tego pożywienia znajduje on dostateczną obfitość, to szybko rośnie i coraz dalej rozszerza swą przestrzeń życiową.

Przy wybieraniu tarlaków czasami zdarza się, że jakaś samica jest tak dojrzała, iż wycieka z niej ikra. W takim przypadku nie wpuszczamy jej do sadza lecz wykonywamy sztuczne tarło. Robimy to w ten sposób, że do suchego naczynia najpierw wyciskamy ikrę (z jednej lub kilku samic — zdj. czwarte), a następnie bierzemy samca, z którego kilka kropel mlecza wystarcza do zapłodnienia dużej ilości ikry. Dopiero po dodaniu mlecza dolewamy wody i całość kilkakrotnie mieszamy. Jeżeli teraz na krótki czas ikrę pozostawimy w spokoju, to prawie w 100% zostanie ona zapłodniona. Po przepłukaniu ikrę umieszczamy w aparatach wylęgowych lub rozkładamy na gałązkach jałowca i umieszczamy w koszach.

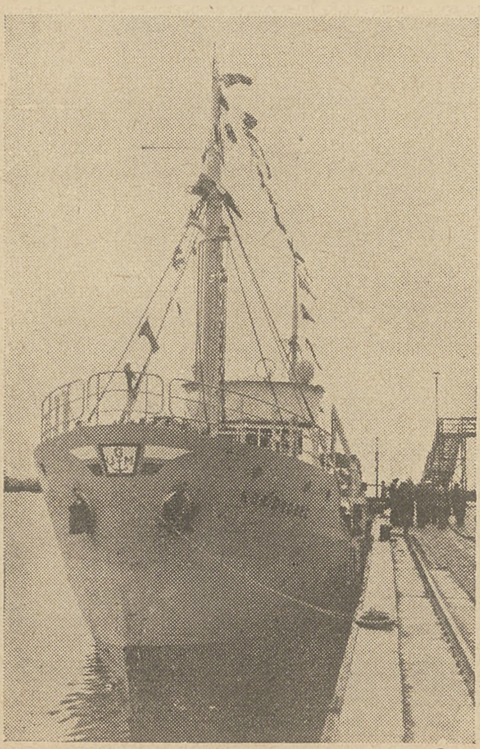
INŻ. F. CHRZAN



STATEK HYDROGRAFICZNY „KOZIOROŻEC"

Polska flota pomocnicza wzbogaciła się w pierwszych dniach czerwca o nową, cenną jednostkę. Jest nią statek hydrograficzny „Koziorożec", wybudowany dla Gdańskiego Urzędu Morskiego na jednej ze stoczni szwedzkich.

Ważne i odpowiedzialne zadanie opieki nad znakami nawigacyjnymi wzdłuż całego naszego wybrzeża, od Zalewu Wiślanego do Zalewu Szczecińskiego — wykonywał dotychczas samotnie „Zodiak", zakupiony zagranicą z demobilu i odpowiednio przebudowany trałowiec. Mając drewniany kadłub nie mógł być on należycie eksploatowany w sezonie zimowym, kiedy zachodziła konieczność pływania wśród grubej kry lub po zamarzniętych wodach Zatoki i Zalewów. Prócz tego, jako jednostka konstruowana dla celów wojennych — pomimo przeróbek — „Zodiak" nie odpowiadał pod niektórymi względami wymaganiom stawianym statkom hydrograficznym. Mimo to pełnił on i pełni nadal swoje zadania pilnie i całkowicie zadowalająco.



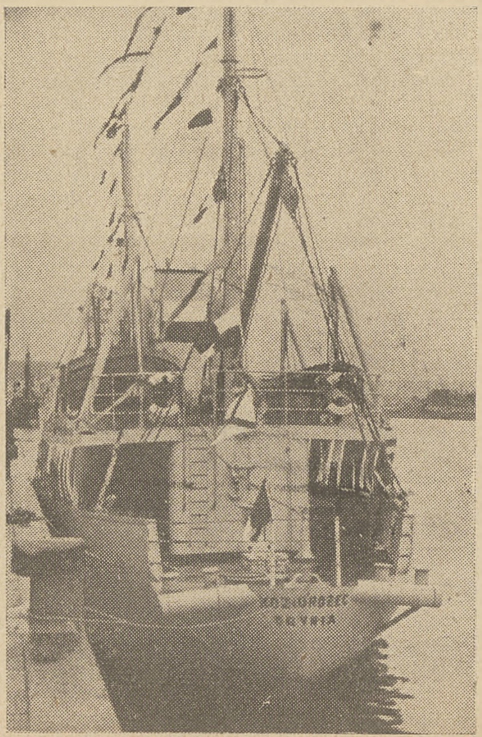
Przed paru tygodniami w sukurs „Zodiakowi" przybyła nowiuteńka „jak z igły" — prosto ze stoczni przybyła jednostka.

„Koziorożec" jest statkiem budowanym specjalnie dla celów hydrograficznych. Jego prototypem jest islandzki statek hydrograficzny „Hermodur" — zbudowany przez Szwecję przed paru laty i cieszący się sławą jednostki b. udanej. Warto przy okazji nadmienić, że plany statku opracowane przez wybitnych fachowców szwedzkich — zostały poprawione, uzupełnione i dostosowane do naszych potrzeb przez polskich specjalistów.

„Koziorożec" jest statkiem niewielkim, o długości ok. 40 m i tonażu ok. 260 BRT. Krępa, silna budowa i mocne motory pozwalają mu na wychodzenie w morze przy każdej pogodzie. Dla celów nawigacji zimowej posiada „Koziorożec" wzmocnienia przeciwlodowe. Konstrukcja rufy — spłaszczonej i szerokiej — ułatwia obsługę i holowanie pław. Do manewrowania cięższymi znakami nawigacyjnymi posiada „Koziorożec" dwa bomy — jeden 2 i drugi 5 tonowy. Ważną zaletę statku stanowi duża jego stateczność. Kabina nawigacyjna wyposażona jest bardzo bogato i wszechstronnie, m. in. w log elektryczny i specjalnie czułą sondę akustyczną. Pomieszczenia załogi, pomimo szczupłości miejsca, są bardzo wygodnie i starannie urządzone. Kabiny mieszkalne wyłącznie jedno- i dwuosobowe, przytulna messa, doskonale zaopatrzona i rozplanowana kuchnia — gwarantują załodze jak największą wygodę.

W dniu 17 czerwca, w porcie gdyńskim, odbyło się uroczyste podniesienie bandery na „Koziorożcu" i oficjalne oddanie go do służby hydrograficznej. Niewątpliwie nowa ta jednostka przyczyni się znacznie do usprawnienia odpowiedzialnej i ciężkiej pracy polskich organów służby hydrograficznej i do dalszego polepszenia bezpieczeństwa żeglugi na naszych wodach przybrzeżnych.

Jotem



HISTORIA ŻEGLUGI

Budowa drewnianych statków w wieku XVIII doszła do wielkiej doskonałości a żegluga na nich zatraciła posmak ryzykanctwa i stała się przedsięwzięciem znacznie bezpieczniejszym niż przed wiekiem, kiedy jeszcze wiele obszarów morskich było nie zbadanych.

Tym szybciej postępowało opanowywanie kolonii i ich rabunkowa eksploatacja, tym gwałtowniej rozwijały się walki między państwami opartymi ekonomicznie na wyzysku ludów kolonialnych i rozgrabianiu zamorskich bogactw naturalnych. Walki te znalazły zwłaszcza swój wyraz w szeregu wojen między Anglią a Francją.

Przyjrzyjmy się z kolei żaglowcom tej epoki:

Liczne oryginalne plany budowlane, opisy i książki z dziedziny budownictwa okrętowego a przede wszystkim parę zachowanych do naszych dni statków-weteranów pozwalają na zupełnie wierne odtworzenie żaglowca z XVIII wieku. Oczywiście nie możemy mówić o jednym typie żaglowca. Istniało ich wiele — od najmniejszych do największych. Wspólną ich cechą była wyrównana linia pokładu i pozbawienie kadłuba piramidy nadbudówek rufowych. Doświadczenie bowiem wykazało, że ten kształt utrudniał mocno żeglowanie.

W środku górnej połowy zamieszczonej obok planszy obejrzeć możecie przeciętny żaglowiec średniej wielkości z połowy XVIII wieku. Cały dół planszy zajęty jest przez przekrój wielkiego okrętu liniowego. Wszystkie państwa morskie budowały w wieku XVIII okręty tego typu. Nazwa ich pochodzi stąd, że w bitwach morskich płynęły zawsze w linii, przeważnie szykiem torowym, zbliżając się do linii nieprzyjaciela i ostrzeliwując go salwami dział.

W porównaniu z osiągnięciami budownictwa okrętowego w poprzednim wieku — okręty liniowe stanowią dalszy postęp. Wymiary ich wzrosły do około 60 m. długości (bez bukszprytu), 16 m. szerokości i 7 m. zanurzenia. Wyporność dochodziła do 4 000 ton.

Budowa okrętu liniowego trwała dość długo, bo 6—10 lat. Nie śpieszono się, aby dać drewnu wyschnąć. Z tego też względu nad pochylnią, na której go budowano, wznoszono często ogromną szopę, osłaniającą kadłub przed zawilgoceniem. Materiałem używanym powszechnie do budowy był dąb. Grubość burt dochodziła do 60 cm. Składały się one z trzech warstw: szczelnego poszycia zewnętrznego, gęsto ustawionych wręgów i szczelnego poszycia wewnętrznego. Dno statku obijano blachą miedzianą. Rozległe wnętrze kadłuba podzielone było pokładami na kilka poziomów. Na samym dnie trzymano zapasy i amunicję. Na najniższym pokładzie, pozbawionym światła dziennego, ponieważ leżał tuż przy linii wodnej mieściły się magazyny, izba lekarza, oraz rozległa komora lin kotwicznych. 3 wyższe pokłady zajęte były przez działa. Na rufie znajdowały się kabiny dowódcy i oficerów, na dziobie kuchnia.

Okręt liniowy miał po obu burtach ogółem około 100 dział. Na dwóch niższych pokładach ustawiano działa najcięższe, strzelające pociskami o wadze około 20 kg na odległość około 500 m.

Do obsługi okrętu liniowego potrzeba było ogółem 800 — 1000 ludzi załogi.









„PUCK" WALCZY O PROPORZEC

„Puck" — to jeden z przodujących we współzawodnictwie statków PMH. Ambitna załoga zacięcie walczy o proporzec przodownika. A oto reportaż z terenu „walki". Odsłania on Czytelnikom cały mechanizm współzawodnictwa na morzu.

Oj — ciężko będziecie mieć z „Oksywiem" — tam się wzięli mocno do roboty, nic nie jest luzem, wszystko naprężone. Chłopcy rwą jak djabli, o proporzec stanęliby nawet z „Batorym" na pięści — chociaż ich jest dwudziestu kilku a na „Batorym" dwustu.

O „Oksywiu" opowiadziałem im już wiele, są tym przyciśnięci. Nikt nic nie mówi, liczą jak może w zestawieniu wypaść ich statek. Wparli we mnie oczy. Chwila prawie wroga, potem oczy szefa mechaników zaczynają znów błyszczeć uśmiechem. Opanowany starszy oficer Noworyta znów jest pewny siebie. Potężny złotowłosy II mechanik Niesterowicz zabawnie i przekornie mruży oko i niby żartuje, ale z całym swoim wewnętrznym przekonaniem wybucha:

— Janie, kto ci to powiedział, że „Oksywie" będzie pierwsze? — Przyszliśmy o dwie doby wcześniej, dziś w nocy wychodzimy do Kopenhagi w dodatkową podróż, poza stałą linią, która nic na tym nie straci. Potrafimy lepiej eksploatować statek niż załoga „Oksywia".

— My też rwiemy, ale według planu — mówi z wyższością starszy mechanik Żongołowicz. — Popatrz sobie tutaj — pokazuje mi dłonią wielki szmat papieru.

Podchodzę. Na drzwiach pluskiewkami przypięty jest roczny plan robót w maszynie, ujęty drobiazgowo w 41 punktach. Mieszczą się w nich wszystkie mechanizmy wraz z ich drobiazgami i pomieszczeniami maszynowymi, wszystko w ogóle co dotyczy załogi maszynowej.

— No i co, wywiązujecie się z niego?

— Dotychczas w zupełności — tnie Żongołowicz. — Przyśpieszamy nawet podróże by zaoszczędzić czasu na większe roboty, np. na płukanie kotłów z rdzy.

— Komisja Usprawnień GAL-u przyjęła ten plan i poleciła wprowadzić go na wszystkich statkach — dławi mnie Niesterowicz, który patrzy na mnie jak na stronnika „Oksywia".

— I my też mamy roczny plan prac pokładowych — wtrąca ze spokojem Noworyta i pokazuje płachtę zapisanego papieru.

Ujął go w 26 punktach — od jabłek masztów po linię wodną i niżej linii wodnej do zenz wewnątrz kadłuba. Ułożył go nawet w czasie i w podróżach, które odbędą.

— Nie myślę go się tak trzymać niewolniczo — przyjdą lepsze zmiany.

— No i my coś dorzucimy — mówi Żongołowicz.

Między maszyną a pokładem też jest pewne zmaganie i tu ono o sobie daje znać, niby że i jednych i drugich stać jest na inwencję.

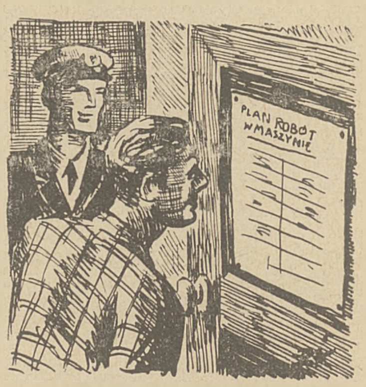
Pijemy doskonałe gdańskie eksportowe piwo, ćmimy papierosy i gawędzimy. Przez otwarty bulaj wiatr przegania dym. Przyglądam się szczupłej twarzy Żongołowicza, ponad lewą szczęką ma duże brązowe znamię. Znaczny w całej flocie. Plan robót w maszynie, w który on włożył tyle pracy, Komisja Usprawnień GAL-u zaleciła całej flocie. Dowiaduję się jak do tego doszedł. Otóż w 1947 r. był w komisji odbiorczej statków z podziału floty niemieckiej i tu zetknął się z Rosjaninem, ze starszym mechanikiem z „Omska". Ten mu dał plan robót wg metody radzieckiej. Potem na „Białymstoku" był w Murmańsku, tu znów zachodził na „Suworowa" by podpatrzeć pracę. To mu pomogło. Żongołowicz szczególnie udoskonalił kontrolę bieżących robót (metrykę maszyny). Jeśliby zeszedł, to jego następca jest według niej doskonale zorientowany w stanie prac w maszynie.

— A wyście sami rozpracowali swój plan?

— Sami.

— A warto by zapoznać się z radzieckim — rzucam.

— Na pewno by warto, wszystko by się przydało — odpowiada Noworyta.



...Na drzwiach pluskiewkami przypięty...

— Wtedy może by powstał plan robót pokładowych zalecony dla całej floty, podobnie jak dla maszyny.

W pierwszym kwartale br. proporzec przodownika PMH zdobył motorowiec „Lewant", dotychczasowy posiadacz drugiego miejsca. Na zdjęciu — marynarze z „Lewanta" — przodownicy pracy w IV kwartale r. ubiegłego i I kwartale br. Stoją od lewej: Gawlikowski, Langowski, Kałuża, Supłatowicz i Nowak



Żongołowicz pokazuje mi wyniki „Pucka" w I kwartale 1950. Jest to epos prawdziwych ludzi, którzy tworzą nową tradycję, twardą, wzniosłą i zwycięską jak socjalizm. Za tymi suchymi punktami ileż jest potu i myśli szukających lepszych dróg pracy i walki o pełniejsze, jaśniejsze życie. Czytamy na głos punkt po punkcie, niektóre z nich, cała trójka pomaga mi zrozumieć:



...Czytamy na głos punkt po punkcie...

1) Zaoszczędzono 47,0 ton węgla bunkrowego — 7,5 proc. (Palacze palili bardzo umiejętnie i węgiel spalał się możliwie całkowicie).

2) Zaoszczędzono 140.0 kg smarów maszynowych — 22,5 proc. (Duża oszczędność, smarowanie bardzo precyzyjne bez smarowania podłogi jak to było dawniej).

3) Nadgodzin pokład miał 1 141, tj. o 239 niżej normy; maszyna miała 939 (niżej normy o 276 — 22,5 proc.); dział hotelowy — 777 (niżej normy o 123). Duża wydajność pracy.

4) Zwiększono przeciętną szybkość statku o 0,3 mili na godz. (Dobra nawigacja i sterowanie. Postojów w mgłach nie było, wykorzystanie prądów).

5) Przestojów i przedłużenia podróży z powodu maszyn, zepsucia urządzeń przeładunkowych, nieprzybycia lub spóźnienia załogi, niezaopatrzenia statku w bunkier, wodę, prowiant — nie było. (W tym jest dużo obowiązkowości).

6) Dzięki sprawności maszyn i dobrej nawigacji statek w podróży nr 15 osiągnął rekordową dla siebie średnią szybkość na trasie morskiej, bijąc swój poprzedni rekord o 0,4 mili na godz. We wszystkich 5 podróżach odbytych w kwartale, statek przybywał do portów przeznaczenia bez opóźnień, zaś w podróżach nr 16 i 17 przed zaplanowanym terminem, by wykorzystać zaoszczędzony czas dla okresowego czyszczenia kotłów. (Świadome wyprzedzenie terminu by sobie stworzyć czas na pracę).

7) W związku z zobowiązaniem przeprowadzenia obiegowego remontu maszyn, przejrzano i poddano okresowemu remontowi zaplanowane części maszyny, kotłów i mechanizmów pomocniczych.

8) Awarii nie było.

9) Braków i uszkodzeń ładunku z winy statku nie było.

10) Przy racjonalnej gospodarce żywnościowej powstały oszczędności w produktach spożywczych, jak to: chleba 180 kg, mąki 10 kg, ziemniaków 75 kg, kaszy 55 kg, cukru 21 kg, tłuszczów 22 kg, fasoli, grochu 13 kg, owoców suszonych 4 kg. (Przed wojną takie pozostałości znikały w niewiadomy sposób, gdyż po prostu nie było sensu zwracać ich armatorom-kapitalistom).

11) Zniszczeń prowiantu nie było.

12) Nie wykorzystano kilkakrotnie zezwolenia na zakup chleba zagranicą. (Polski chleb lepiej im smakuje od świeżego belgijskiego).

13) Sprzęt i opakowania zdawane są do magazynu GAL-u bieżąco, czyli bezpośrednio przy każdorazowej dostawie. Dotyczy to również i beczek po smarach. Dział maszynowy zdał prócz tego 242 rusztów prostych, nie nadających się do użytku na „Pucku" a mogących być jeszcze użytecznymi na innym statku. (Dotychczas rozmaite skrzynie i naczynia szły za burtę, teraz można je wykorzystać ponownie).

14) Wypadków naruszenia dyscypliny pracy na statku — nie było. (Nowa moralność jest wyższą od starej).

15) Wpłynęły 3 pomysły racjonalizatorskie do skrzynki pomysłów.

16) realizuje się następujące pomysły usprawniające: a) przeglądy i remonty maszyn wg planu st. mech. s/s „Puck"; b) podwieszenia „słońc" wg projektu elektryka m/s „Generał Walter"; c) ścieki wody do zbiorników dla zaoszczędzenia zużycia wody słodkiej, wg projektu st. mech. s/s „Puck". (Słodka woda, powstająca z pary ściekała dotąd do zenzy i za burtę. Obecnie doprowadzona ze ścieków rurą do zbiornika jest użyta z powrotem. Jest to najlepsza woda. Ponadto węglarz Rzępowski podał pomysł usprawnienia wyrzucania popiołu. Proste udoskonalenie zaoszczędzi sił i czasu. Wprowadzono także szereg innych drobnych usprawnień w maszynie).

17) Począwszy od podróży nr 17 statek nie bierze pilota od latarniowca Kiel do śluzy Holtenau (i odwrotnie) oraz nie zatrudnia sterników kanałowych w Kanale Kilońskim. (Sterują sami marynarze wachtowi — dla zaoszczędzenia dewiz).

18) Wystąpiono z inicjatywą aby dla usprawnienia odejścia statku z portu szczecińskiego, lu-



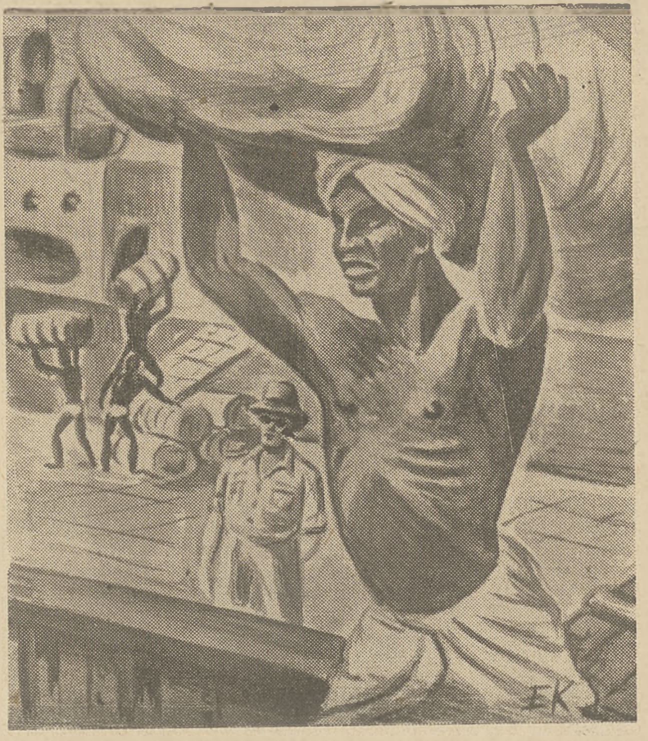
...Zwiększono przeciętną szybkość statku...

ki zamykała sama załoga już po odbiciu. Zostało to uznane za celowe i jest obecnie wykonywane na wszystkich statkach. (Przez to szybciej można wyjść w morze).

19) W I kwartale 1950 r. wyróżnili się należytym wypełnianiem powierzonych im czynnoś-

Z PAMIĘTNIKA RADZIECKIEGO MARYNARZA

INDIE BEZ CUDÓW



Zakończyliśmy jeszcze jeden długotrwały rejs. Zwiedziliśmy w czasie jego trwania liczne porty Półwyspu Malajskiego, Indii i Egiptu. Wszędzie widzieliśmy jak panoszą się w tych krajach angielscy i amerykańscy imperialiści, wszędzie obserwowaliśmy straszliwy wyzysk narodów kolonialnych.

Nędza, ciemnota i choroby — to nieodłączni towarzysze narodów Indii. Miliony ludzi umierają tutaj z głodu. A dzieje się to w kraju, gdzie ziemia daje trzy zbiory plonów w ciągu roku.

Skoro świt, poza ogrodzeniem portu w Kalkucie zobaczyć można setki ludzi leżących w brudnych, ulicznych rynsztokach. Tu nocują robotnicy portowi.

W porcie pracują wyłącznie Hindusi. Patrzą oni ze zdziwieniem na szturmana z radzieckiego statku, który zaczyna z nimi rozmawiać. Jeszcze bardziej zdziwiony jest brygadzista — Hindus, gdy go zapraszają do messy. Ochłonawszy nieco — mówi on:

— Wybaczcie zdziwienie! Anglicy obchodzą się z nami gorzej aniżeli z bydłem. Ale wy jesteście inni...

Gdy Hindusi wchodzą do pomieszczeń na radzieckim statku, wzrok ich ślizga się po przepierzeniach i zatrzymuje się na portretach naszych wodzów. Na ustach Hindusów pojawia się uśmiech, szepczą: „Lenin! Stalin!" i proszą o pozwolenie podejścia bliżej do portretów. Otrzymawszy je stoją długo w zadumie.

W radzieckich portach dawno już zapomniano o tych czasach, kiedy to ładunek nosili na swych plecach robotnicy portowi. Po prostu, niemożliwe jest wyobrazić sobie jak wyglądałby w naszych portach załadunek czy też wyładunek statku — bez pomocy potężnych dźwigów.

Ostrym kontrastem odcinają się porty krajów mandatowych i kolonialnych. We wszystkich portach Indii, gdziekolwiek tylko zawijaliśmy — nie wyłączając Kalkutty, załadunek i wyładunek odbywa się ręcznie. Tragarze z ciężkimi skrzyniami czy belami na plecach biegiem wędrują po trapie, popędzani przez angielskich dozorców. Twarze robotników są znużone i pokryte kurzem, bose nogi całe pokryte ranami. Ciężka jest praca tych nieszczęśliwych ludzi. Ciężka i źle płatna. Zarobki pozwalają jedynie na nędzną wegetację. A przecież ta praca jest skarbem! Utrata jej — to najostateczniejsza nędza i powolna śmierć głodowa. Jak straszną wymowę ma w związku z tym fakt, iż wśród samych tylko zarejestrowanych w urzedzie zatrudnienia robotników przemysłowych jest w Indiach półtora miliona bezrobotnych!

Ale narody Wschodu dość już mają ucisku kolonialnego. Powstają one do walki o wolność i niepodległość. Malaje stoją w ogniu wyzwoleńczej walki. W dżunglach Vietnamu miłujący wolność naród wiedzie bój o wyzwolenie spod ucisku francuskich i amerykańskich kolonizatorów. Tchnienie wielkiego narodowo-wyzwoleńczego ruchu daje się odczuć na całym Wschodzie.

starszy mechanik
W. TKACZEW

ci — bosman Adam Babiarz i steward Franciszek Przybyło.

20) We współzawodnictwie pracy bierze udział na s/s „Puck" cała załoga statku.

21) S/s „Puck" podjął w dniu 17 grudnia 1949 r. długofalowe zobowiązanie przeprowadzania we własnym zakresie okresowych remontów maszyn i całego statku aby prace na stoczni związane z odnowieniem rocznej klasy były zredukowane jedynie do oczyszczenia i pomalowania dna. Zwiększony zostanie znacznie przez to okres eksploatacji statku. (Zobowiązanie swoje statek wypełnia przy kolektywnej współpracy całej załogi — od kapitana aż do chłopca okrętowego).

22) W ramach czynu 1 majowego s/s „Puck" zobowiązał się wykonać szereg prac w działach pokładowym, maszynowym i hotelowym przeznaczając na to 270 rob./nadgodzin.

— Tak — powiadam po skończeniu tego imponującego wyliczenia — w ten sposób statek może być eksploatowany lepiej nawet, niż by o tym armator zamarzył.

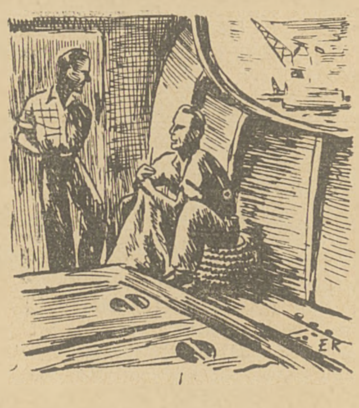
— O to chodzi— wyrzuca Niesterowicz. — Dok tylko dla oskrobania i podmalowania dna.

Oficer kulturalno-oświatowy Skrajnowski też ma swój udział w osiągnięciach „Pucka". Chodzi przecież o to, by ludzie mieli pełną świadomość, dlaczego pracują i na co, świadomość nowego stosunku do Państwa. „Puck" w październiku ub. r. rzucił wyzwanie do współzawodnictwa i na tym jakoś się skończyło. Potem Skrajnowski dostał swój przydział na statek. W początkowych dwóch tygodniach mieli 17 zebrań. Została ruszona do roboty egzekutywa Koła Partyjnego. Rozpracowano plan, każdy miał udział w pracy, z której się musiał wywiązać.

Teraz już nie ma tylu zebrań. Ci co nie wiedzieli jak się do współzawodnictwa zabrać dziś są przodownikami pracy. Czasami zdarza się, że starzy i najlepsi marynarze stają „rakiem". Może mają świadomość swojej doskonałości. Zdaje im się, że nic ponad nich nie może być. Potem widzą jak inni idą naprzód ruszeni do pędu świadomością socjalistyczną. Wtedy ich duma zawodu cierpi. Biorą się do pracy, zauważają, że powstaje nowa tradycja i oni ją tworzą i wchodzą w socjalizm.

— Nie ma już pijaństwa jak poprzednio— mówi Skrajnowski. — Mówię im, że jak zobaczą zagranicą to powiedzą „zobaczcie, to ci, co rządzą". Jak o was powiedzą — tak i o waszym Państwie.

Steward gospodarczy jest namiętnym ogrodnikiem. Kiedy go nazywam botanikiem odpowiada „lubię kwiatki i nic więcej". W kabinie ma kolekcję kilkudziesięciu odmian kaktusów, palm i



...Na pokładzie widzę bosmana...

innych nieznanych roślinek tropikalnych. Rośnie to w maleńkich doniczkach ustawionych na specjalnych półkach.

Na pokładzie widzę bosmana jak zaszywa rozdarcia brezentów.

— Dlaczego pan nie da tego jakiemu chłopcu — wtrącam.

— Wszyscy mają wolne — odpowiada spokojnie, nie przerywając pracy.

Bosman Babiarz jest wyróżnionym. Jego bystre oczy są troskliwe o wszystko jak oczy dobrej gospodyni.

Spotykam znajomego Zygfryda z wypukłym czołem, który jest podobny do Szweda. Opowiada mi o statku, że to jest nowy „Puck" wybudowany w Anglii w 1949 r. Stary został podczas wojny we Włoszech w Bari zatopiony, wraz z 36 innymi statkami w jednym jedynym lotniczym nalocie. Pomieszczenia mieszkalne są lepsze niż na starym „Pucku", a tak niczym się nie różni. Stała linia do Holandii i Belgii. W pierwszej podróży z Anglii we mgle i w prądach weszli koło Malmö na kamienie, ściągnęły ich holowniki. Podwójne dno miało pełno wody. W Antwerpii wymienili płyty.

Z luku dźwig ciągnie w belach fibrankę, to taka jakaś sztuczna bawełna. Wożą drobnicę, maszyny, do Holandii porcelanę, szkło w płytach.

„Puck" nie ma jeszcze opieki żadnego zakładu pracy. Mógłby który wziąć go w patronat. Zaprosić załogę do swojej świetlicy, dziewczęta mogłyby urządzić wieczorynkę. Robotnicy poznaliby chłopców, którzy dla nich zwożą dobra z wielkiego świata, a ci znów — co ich współtowarzysze pracy z lądu tworzą dla nich.

JAN PAPUGA

Ilustrował E. Karłowski

PRZEDSZKOLE ŻEGLARSKIE

Modelarstwo okrętowe to dziedzina znacznie bardziej skomplikowana i obszerna niżby się na pozór zdawać mogło. Jedną z jego odmian jest np. modelarstwo szkutnicze, polegające na budowaniu pływających modeli jachtów, zdolnych do samodzielnego żeglowania a nawet uczestniczenia w emocjonujących niczym prawdziwe, lilipucich regatach. Modelarstwo szkutnicze — to najwspanialsze przedszkole żeglarskie, niedostrzegalnie i „bezboleśnie" oswajające młodych adeptów z wiatrem, żaglami, manewrowaniem. Wygranie regat modeli pływających to problem — uwzględniając skalę — nie mniejszy od wygrania prawdziwych. Ustalenie kierunku wiatru, odpowiednie ustawienie żagli i steru, wyważenie modelu, start itp. — to zagadnienia, z którymi stykając się — modelarze niepostrzeżenie i bez trudności opanowują podstawy żeglowania.

Największym i najczynniejszym ośrodkiem modelarstwa szkutniczego na Wybrzeżu — a bodaj że i w całej Polsce — jest „Ośrodek Modelarstwa Jachtowego" przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej w Gdyni-Orłowie. Ośrodek ten z zapałem prowadzony przez entuzjastę-modelarza prof. Leona Staniszewskiego, rokrocznie urządza dla młodzieży szkolnej szereg kursów budowy modeli żeglownych oraz organizuje liczne regaty modeli.

Na zakończenie tegorocznego sezonu zimowego poświęconego budowie modeli — odbyło się 25 maja w „Ośrodku Modelarstwa Jachtowego" w Orłowie uroczyste rozdanie świadectw 33 uczestnikom kursów.

Dwudziestego ósmego maja „Ośrodek Modelarstwa Jachtowego" wraz z Ligą Morską zorganizował Wiosenne Regaty Modeli. Biegi poprzedziła defilada modelarzy z modelami poprzez miasto. W regatach brało udział 23 zawodników z 27 modelami. Obok biegów na szybkość przeprowadzone zostały biegi do celu. Pierwsze miejsca uzyskali:

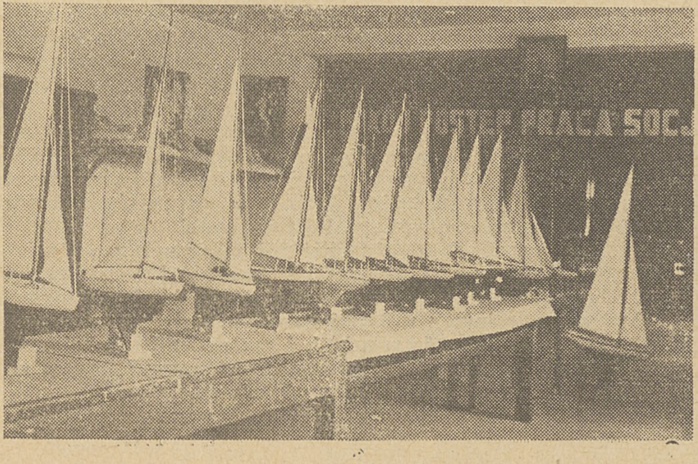
w klasie „C" — Czesław Sompławski
w klasie „B" — Andrzej Pawliński
w klasie „D" — Jerzy Zwolicki

Zwycięzcy otrzymali nagrody książkowe oraz dyplomy. Również najmłodszy modelarz — Jerzy Noch otrzymał upominek w postaci książki.

Osiemnastego czerwca w Basenie Żeglarskim w Gdyni w ramach Święta Kultury Fizycznej — „Ośrodek Modelarstwa Jachtowego" przy współudziale Ligi Morskiej oraz klubów żeglarskich — zorganizował IV Regaty Modeli Jachtowych. W regatach wzięły udział 33 modele w tym 4 klasy „C", 26 klasy „B", 2 klasy „M" oraz 1 klasy „D". Pierwsze miejsca uzyskali:

w klasie „C" — Zdzisław Fiedorów
w klasie „B" — Zdzisław Fiedorów
w klasie „M" — Tadeusz Zegadło
w klasie „D" — startował bez konkurencji model Jana Konopy.

Nagrodzeni modelarze otrzymali dyplomy uznania oraz liczne nagrody książkowe. Nagrodzony został również najlepiej wykonany model, zbudowany przez B. Brzeźniaka.





ZAKOŃCZYLIŚMY KURSY KORESPONDENCYJNE

W poprzednim numerze po raz ostatni przed wakacjami umieszczone były formularze odpowiedzi dla uczestników kursu korespondencyjnego. Wracają one obecnie do redakcji, naklejone jak zwykle na kartki i wędrują do kartotek, gdzie dołączone zostaną do 7 poprzednich kartek zgromadzonych przy nazwisku niejednego z Was.

Kurs — jak zapowiedzieliśmy przy jego rozpoczęciu — kończy się niepostrzeżenie, bez rozdawania świadectw i uroczystego zamknięcia. Cel został osiągnięty. Chętni Czytelnicy otrzymali okazję do systematycznego uporządkowania najważniejszych wiadomości o morzu, co miało być dla wielu przygotowaniem do szkolnictwa morskiego. Kandydaci do PCWM, odpowiadający wymaganiom co do wieku, otrzymali formularz podania z zaświadczeniem o udziale w kursie korespondencyjnym, który miał zastąpić im kursy przysposobienia marynarskiego, organizowane tylko w większych miastach przez LM.

Zapewne zainteresuje Was zasięg naszego kursu. **Łącznie brało w nim udział około 1 600 czytelników z 535 miejscowości, w tym z 240 wsi.** Najwięcej uczestników dostarczyły województwa: Lubelskie, Warszawskie, Poznańskie i Gdańskie, najmniej — województwa: Białostockie, Łódzkie, Olsztyńskie i Szczecińskie. **Z miast wysunęła się na czoło Warszawa dzięki 48 kursantom przed Gdynią (45) i Wrocławiem (37).**

Kurs korespondencyjny przyniósł Wam ogólny pogląd na całość spraw morskich, ujęty w 8 tematach, które sobie pokrótce przypomnimy:

I. **Wybrzeże** — omówienie znaczenia morza i pracy ludzi, zatrudnionych w gospodarce morskiej.

II. **Żywioł morski** — zapoznanie się z morzem jako częścią przyrody i zjawiskami przyrodniczymi występującymi w związku z morzem.

III. **Statki morskie** — najważniejsze wiadomości o budowie, urządzeniu i rodzajach statków.

IV. **Praca załogi** — przegląd najważniejszych czynności załogi statku i wymaganych od niej kwalifikacji.

V. **Rybactwo morskie** — o połowie, przetwarzaniu i rozprowadzaniu ryb.

VI. **Stocznie** — omówienie tego podstawowego przemysłu morskiego.

VII. **Port** — opis urządzenia i wyposażenia portu oraz organizacji pracy w porcie.

VIII. **Marynarka Wojenna** — krótki przegląd typów okrętów, uzbrojenia i organizacji marynarki wojennej.

W związku z powyższymi tematami postawiono Wam ogółem około **200 pytań**, na które z kolei zostały udzielone odpowiedzi w formie omówień. Jednocześnie wykonaliście **40 zadań** związanych treścią z powyższymi tematami. Każdy z Was, kto przerobił podany materiał z łatwością zda egzamin z wiadomości o morzu na kursie w Ośrodku LM w lipcu. Z biegiem czasu zadania były rozwiązywane coraz lepiej, o czym świadczy następujące zestawienie:

oceny	I temat	VII temat
b. dobra	4%	45%
dobra	35%	47%
dostateczna	52%	8%
niedostateczna	9%	0

Dla tych wszystkich Czytelników, którym kurs wydał się za trudny, bo nie mieli możności zebrać wiadomości z poprzedniego rocznika „Młodego Żeglarza" uruchomiony został dodatkowo **kurs elementarny**, który objął 4 tematy:

I. **Morze** — połączony temat I i II poprzedniego kursu.

II. **Statek** — połączony temat III, IV i VI.

III. **Port** — odpowiadający tematowi VII.

IV. **Marynarka Wojenna** — wspólny z tematem VIII.

Przystępny artykuł z cyklu „Elementarz Morski" ułatwiał zorientowanie się w zakresie każdego tematu nowicjuszowi i umożliwiał wykorzystanie materiału objętego „omówieniami" kursu zasadniczego. Sprawdzeniem postępów było 20 zadań. **Na poziomie elementarnym uczestniczyło w kursie około 35% ogólnej liczby zapisanych.**

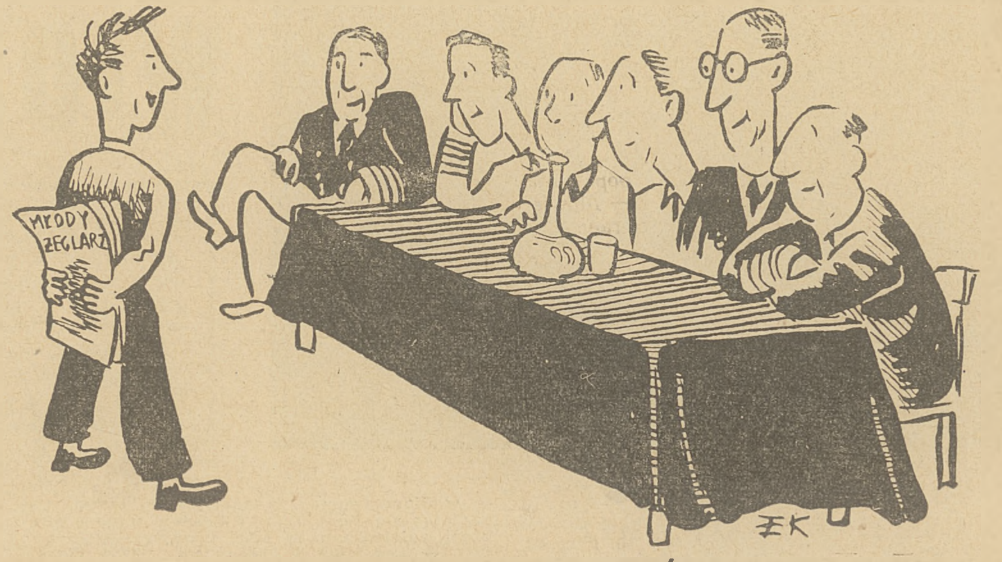
Przed wyjazdem na Ośrodek LM trzeba przypomnieć sobie całość kursu, przejrzeć wszystkie pytania i powtórzyć zadania.

Wszystkie Wasze uwagi krytyczne, o które parokrotnie prosiliśmy — zostały rozpatrzone. Miło jest stwierdzić, że wszystkim bez wyjątku kurs korespondencyjny bardzo się podobał.

W bieżącym numerze „Młodego Żeglarza" nie znajdziecie formularza odpowiedzi, pytań, omówienia itp. Wzamian tego 3 strony zostały przeznaczone na przygotowanie Was do zajęć praktycznych na Ośrodkach LM przez podanie podstawowych wskazówek wiosłowania, manewrowania łodzią wiosłową, opisu łodzi, wyposażenia i obowiązujących komend.

Część Czytelników zetknęła się z tym już w r. ubiegłym, ale dla większości materiał ten jest nowością. Przyda się Wam bardzo na Ośrodku, dobrze też byłoby przerobić go wcześniej, żeby z kursu jak najwięcej wynieść korzyści.

Niech Wam dobrze się wiosłuje i dobrze zdaje egzaminy.



ROZWIĄZANIE ZADAŃ

A. KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY

TEMAT 7

1. **Dlaczego w portach buduje się mola i baseny?**
   Mola i baseny buduje się po to, by zwiększyć długość nabrzeży, umożliwiając jednoczesny postój i przeładunek większej ilości statków.
2. **Przy jakim nabrzeżu musi być największa głębokość?**
   Przy nabrzeżu przeznaczonym dla transatlantyckich statków pasażerskich o wielkim tonażu i dużym zanurzeniu.
3. **Do czego służą i jak się nazywają dźwigi z rysunku na następnej stronie?**
   1. dźwig bramowy do drobnicy
   2. dźwig półbramowy do drobnicy
   3. dźwig bramowy do ładunków masowych
   4. dźwig mostowy do ładunków masowych.
4. **Jakie pływające jednostki pomocnicze niezbędne są w każdym porcie?**
   Kutry pilotowe, holowniki, motorówki cumowników, pogłębiarki, statki przeciwpożarowe, pływające stacje bunkrowe, małe zbiornikowce dostarczające wodę do picia, motorówki celne, sanitarne i ratownicze.
5. **W jakiej kolejności były uruchomione po wojnie porty polskie?**
   Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg.

TEMAT 8

1. **Wymień rodzaje min, używanych w ostatniej wojnie.**
   W ostatniej wojnie używano 4 rodzajów min: dotykowych — wybuchających od uderzenia; magnetycznych — wybuchających pod wpływem sił magnetycznych przepływającego blisko statku stalowego; akustycznych — wybuchających pod wpływem dźwięku wydawanego przez obracające się śruby okrętowe oraz ciśnieniowych — wybuchających pod wpływem ciśnienia spiętrzonej wody przed dziobem statku.
2. **Na czym polegają najnowsze udoskonalenia okrętów podwodnych?**
   Najnowsze udoskonalenia okrętów podwodnych polegają na zastosowaniu turbiny pędzonej wodorem, pozwalającej rozwijać szybkość ponad 20 węzłów pod wodą.
3. **Czym się wsławił okręt podwodny „Orzeł"?**
   Okręt podwodny „Orzeł" wsławił się we wrześniu 1939 ucieczką z Tallina i przedarciem się bez map przez cieśniny duńskie na Morze Północne.

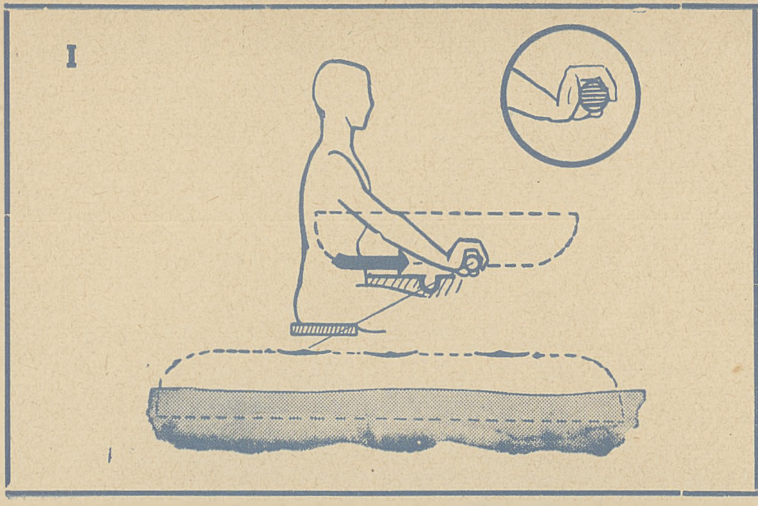
B. ELEMENTARZ MORSKI

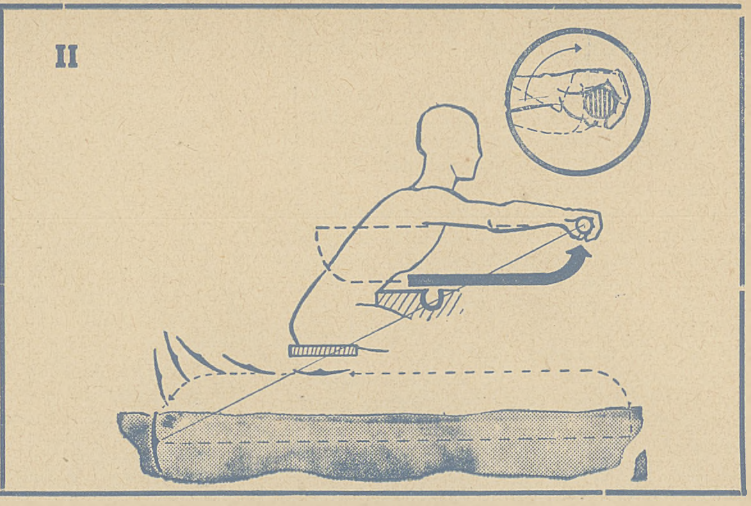
TEMAT 3

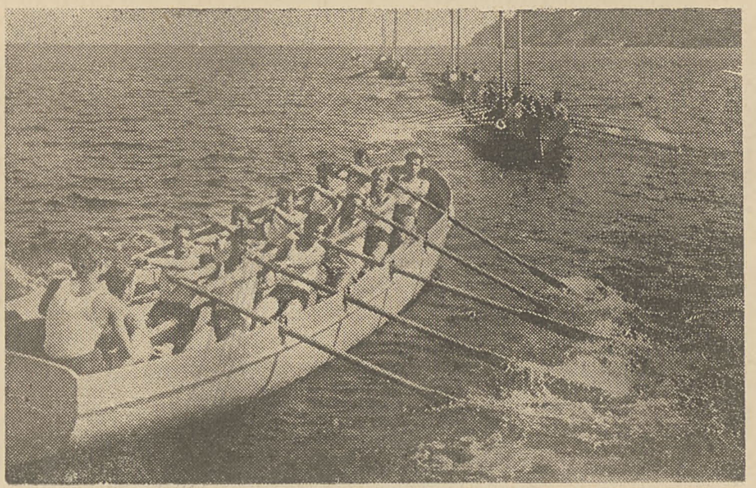
1. **Co to jest molo?**
   Molo — to sztucznie wybudowany występ lądu otoczony z 3 stron wodą.
2. **Po co buduje się falochrony?**
   Falochrony mają zadanie osłaniać wody portowe przed falami otwartego morza.
3. **Na czym polega zadanie pilota?**
   Pilot — znający dobrze port i obowiązujące w nim przepisy — wprowadza statki do portu i wyprowadza je z portu, udzielając wskazówek kapitanowi.
4. **Jak musi być wyposażone nabrzeże przeznaczone do przeładunku drobnicy?**
   Na nabrzeżu do przeładunku drobnicy muszą być dojazdy kolejowe i samochodowe, dźwigi drobnicowe oraz magazyny.
5. **Co musi się znajdować na nabrzeżu przeznaczonym do przeładunku węgla?**
   Nabrzeże do przeładunku węgla musi być wyposażone w dźwigi z chwytakami, muszą przebiegać przy nim tory kolejowe, pożądane są wywrotnice wagonów i urządzenia taśmowe.

TEMAT 4

1. **Jakie są różnice między pancernikiem a krążownikiem?**
   Pancernik jest okrętem o największych rozmiarach, posiada działa największego kalibru i gruby pancerz, a krążownik ma mniejsze rozmiary, mniejszy kaliber dział i znacznie cieńszy pancerz, ale za to jest szybszy od pancernika.
2. **Czym się różni trauler od trałowca?**
   Trauler to statek rybacki przystosowany do łowienia ryb przy pomocy włoka, natomiast trałowiec to okręt przystosowany do usuwania min z obszarów morskich.
3. **W jaki sposób Związek Radziecki dopomógł w tworzeniu się polskiej Ludowej Marynarki Wojennej?**
   Związek Radziecki dopomógł w tworzeniu się polskiej Ludowej Marynarki Wojennej przez ofiarowanie nam okrętów i przysłanie instruktorów.







WIOSŁUJEMY

Wiosłowanie jest jednym z podstawowych składników wyszkolenia marynarskiego. Łódź okrętowa jest bowiem miniaturą statku, pozwala na najbardziej bezpośrednie zetknięcie z morzem i falą, daje okazję do zaprawy w zorganizowanym wysiłku załogi, do nauczenia się manewrowania i podstawowych czynności marynarskich

Stąd też na kursach letnich w Ośrodkach Żeglarskich LM na wiosłowanie kładzie się duży nacisk.

Wiedząc o tym „Młody Żeglarz" pragnie dopomóc Czytelnikom, przynosząc garść materiałów do nauki wiosłowania.

KOMENDY WIOSŁOWE i ICH WYKONANIE

Komendy w łodzi może wydawać tylko **sternik**. Na komendę:

— „OBSADA DO ŁODZI"

— pierwszy wchodzi wzorowy burty od nabrzeża, następnie wzorowy pozostały, kolejno wioślarze i dziobowi. Wzorowy prawy, po zejściu do łodzi, zakłada ster i przygotowuje bosaki, wiosła itp. Ostatni wchodzi sternik.

— „ODBIJ"

— dziobowy i wzorowy burty przylegającej do przystani lub okrętu, odpychają łódź nieokutymi końcami bosaków na wodę. Drugi dziobowy i drugi wzorowy przyjmują cumę dziobową i rufową, albo zwalniają liny przejęte z okrętu, a następnie składają jednocześnie bosaki między wioślarzy (dziobowy okuciem do rufy, a rufowy okuciem do dziobu), a wioślarze burty przylegającej do przystani lub okrętu rękami odpychają łódź i nadają jej bieg naprzód.

— „WIOSŁA CHWYĆ"

— wioślarze wyjmują wkładki z dulek i poczynając od wzorowych, rozbierają wiosła wysuwając je płasko po nadburciu piórami w kierunku dziobu. Ręka wewnętrzna trzyma za rękojeść wiosła, a trzon oparty na przedramieniu ręki zewnętrznej. Wiosła równoległe, płasko.

— „WIOSŁA"

— a) wioślarze jednocześnie wrzucają wiosła do dulek, wiosła prostopadle do osi łodzi, pióra płasko, ręce w kiści (nadgarstku) załamane (ugięte) rozstawione nieco szerzej niż klatka piersiowa wioślarza (szerokość barków). Wiosło spoczywa mankietem (okuciem) w dulce.
— b) podczas wiosłowania na komendę „Wiosła", wioślarze przestają wiosłować i trzymają wiosła poziomo, pióra płasko.

— (obie, prawa, lewa) „...NAPRZÓD", „LEWA NAPRZÓD — PRAWA WSTECZ" itp.

— wioślarze zarzucają energicznie wiosła, pochylając się do przodu z rękami wyprostowanymi, załamanymi w kiści (nadgarstku) lub do tyłu — stosownie do zapowiedzi, pióra płasko, poniżej burty łodzi (tempo 1). Następnie wyprostowują kiść ręki i tym samym skręcają wiosło piórem w kierunku dziobu, zanurzając 3/4 pióra w wodzie i przeciągają wiosła całym wyprostowanym tułowiem i prostymi rękami w tył ruchem jednostajnym (tempo 2). W ostatnim momencie następuje energiczne wyrwanie pióra przez załamanie kiści (nadgarstka) rąk, ugięcie rąk w łokciu i uniesienie tułowia na wiośle (tempo 3). Po trzech uderzeniach wiosłami, załogi łodzi więcej niż 6-wiosłowej, obaj dziobowi i wzorowi, którzy dotychczas nie wiosłowali, chwytają swe wiosła leżące między wioślarzami jednocześnie unoszą je piórami do pionu, opierają (składają) pióra, po czym rozkładają je na burty równolegle do wioseł pozostałych wioślarzy.

— „HAMUJ"

— wioślarze przestają wiosłować, ustawiają pióra wioseł prostopadle do osi łodzi (pionowo), zanurzone 3/4 w wodzie, tak, aby zatrzymać bieg łodzi.

— (obie, prawa, lewa) „...WSTECZ"

— wioślarze wiosłują wstecz stosownie do rozkazu.

— „WIOSŁA PUŚĆ"

— wioślarze wybijają zewnętrznym przedramieniem wiosła z dulek, po czym przekładają rękojeść do tejże ręki luźno puszczając wiosła w wodzie tak, żeby wiosła piórami swymi wlokły się wzdłuż burt łodzi ku rufie.

— „WIOSŁA NA PYCH"

— wioślarze wstają, opierają wiosła piórem o dno i pchają łódź.

— „WIOSŁA SKRZYŻUJ"

— wioślarze wciągają wiosła przez dulki i opierają rękojeść o przeciwległą burtę prostopadle do burt. Pióro płasko.

— „WIOSŁA WZWYŻ"

— wioślarze jednocześnie podchwytują wiosła ręką zewnętrzną tuż przy dulce i naciskając ręką wewnętrzną na rękojeść unoszą je pionowo i opierają rękojeścią o podłogę. Pióra równolegle do osi łodzi równo pokryte. Ręce zewnętrzne i łokieć na wysokości barku, tułów prosty, wzrok skierowany na sternika. Komendę tę podaje się podczas oddawania honorów.

— „WIOSŁA"
(jako komenda do zaprzestania — „Wiosła wzwyż")

— wioślarze wewnętrzną ręką podnoszą wiosła cokolwiek prostopadle w górę i podtrzymując je ręką zewnętrzną rzucają je z powrotem do dulek.

— „BOSAK"
(przed przybijaniem)

— a) dla łodzi 6-wiosłowych: dwaj dziobowi podnoszą jednocześnie wiosła i składają je na ławkach między wioślarzami, piórami skierowanymi do rufy łodzi. Dziobowy znajdujący się przy burcie przybijającej, podnosi bosak i trzyma go pionowo okuciem do góry aż do chwili przybijania. Drugi dziobowy chwyta przy przybijaniu linę rzuconą z trapu okrętu, lub podaje swoją.
— b) dla łodzi więcej jak 6-wiosłowej, wiosła składają wzorowi i dziobowi. Wzorowi składają wiosła między wioślarzy, piórami skierowanymi naprzód, siedzący przy burcie przybijającej obsługuje bosak. Dziobowi postępują jak pod a).

— „BASTA"

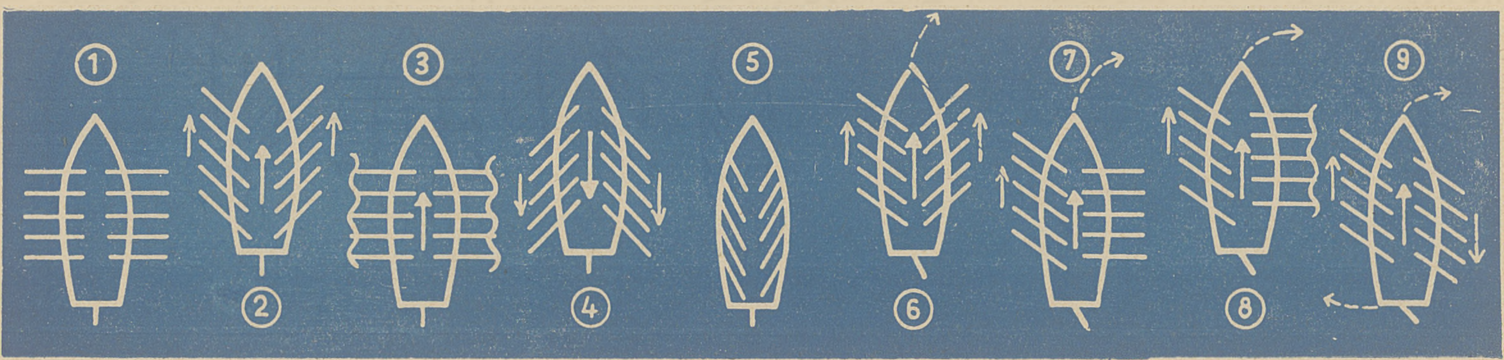
— wioślarze przestają wiosłować, wyjmują wiosła z dulek, podnoszą je i układają na ławkach przy obu burtach, piórami zwróconymi ku dziobowi łodzi. Potem wsuwają wkładki do dulek i jeżeli trzeba, wyrzucają odbijacze.

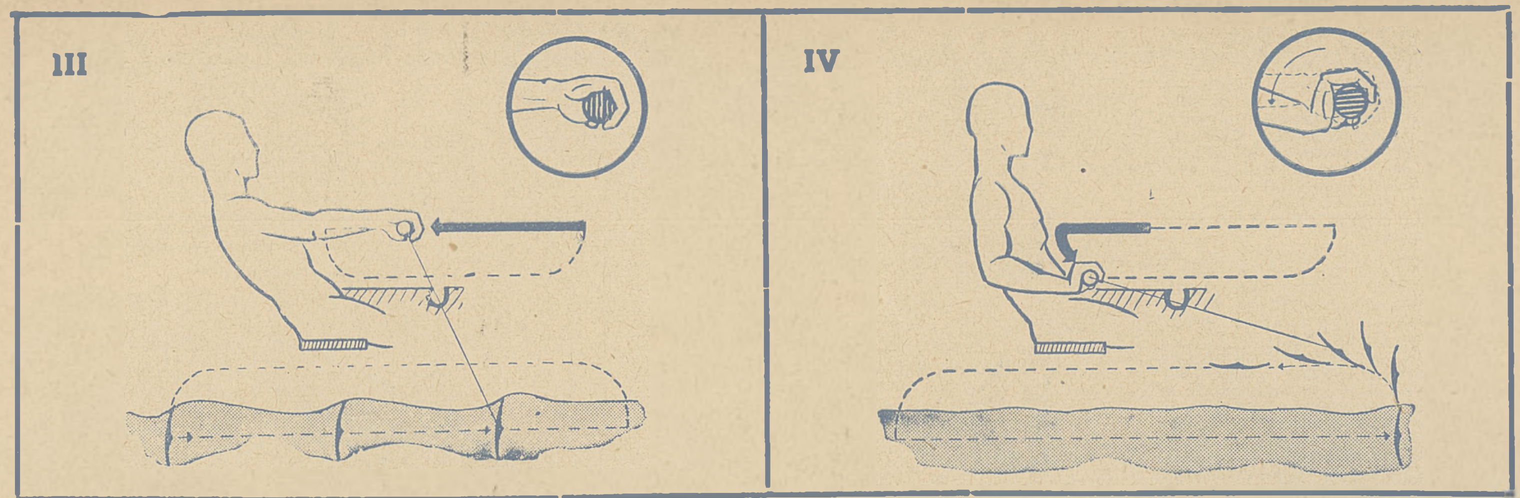
— „ŁÓDŹ NA POSTÓJ"

— obsada odprowadza łódź na przeznaczone miejsce postoju.

— „OBSADA Z ŁODZI"

— obsada opuszcza uporządkowaną łódź, w odwrotnej kolejności jak przy wsiadaniu.





WIOSŁOWANIE

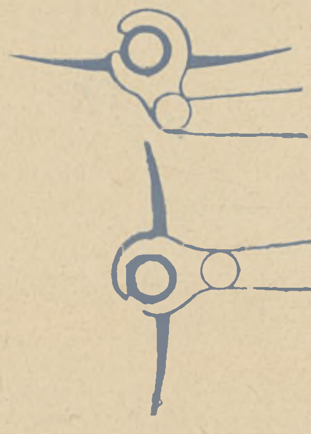
Patrząc na 4 rysunki u góry (I—IV), przeanalizujemy pracę wioślarza, obserwowanego przez nas z boku. 4 poszczególne pozycje, to nie tempa wg których wiosłujemy, a 4 najbardziej charakterystyczne momenty pracy wiosłem. I tak na rys. I przedstawiono „zanoszenie wiosła“ czyli przeniesienie pióra wiosła ku dziobowi łodzi. Zanoszenie wiosła odbywa się powoli. Jest to w rytmie wiosłowania moment odpoczynku, w czasie którego wioślarz wykonuje wdech. Nadgarstek (rys. w kole) wygięty ku dołowi na skutek czego pióro przechodzi ku przodowi płasko (równolegle) nad wodą.

Rys. II pokazuje końcową fazę „zanoszenia wiosła“, którą nazwać można „chwyceniem wody“. Polega ono na wyprostowaniu dotychczas w dół wygiętego nadgarstka (patrz rysunek w kole), przez co ustawiamy pióra prostopadle do powierzchni wody i opuszczeniu pióra wiosła do wody. Pióro musi lekko nakrywać wodę, aby przy pociągnięciu zdradzało tendencje wychodzenia z wody. Przy innym kącie pióro „zarzyna“ się w wodę, co skończyć się może złamaniem wiosła.

Rysunek III to szybkie „pociągnięcie“ w czasie którego wioślarz wstrzymuje oddech. Wioślarz ciągnie wiosło nie rękami, a mięśniami grzbietu, ręce spełniają tylko funkcje łącznika między wiosłem i pracującym tułowiem.

Dopiero w ostatnim momencie (rys. IV) kurczy się ręce, podrywając równocześnie tułów do góry. Czynność ta, połączona z wydechem, musi być szybko wykonana, przy czym najpierw trzeba nacisnąwszy rękojeść wiosła ku dołowi wyrwać pióro pionowo z wody, a dopiero potem wygiawszy nadgarstki ku dołowi (jak na rys. w kole) obrócić pióro na płasko i rękojeść odepchnąć od siebie. Niewłaściwe wykonanie ostatniego momentu, może spowodować zrzucenie wioślarza z ławki i zakłócenie rytmu wiosłowania całej załogi. Zbyt wczesne obracanie wiosła powoduje wyrzucenie piórem wody do góry, i jeśli czyni to nagminnie cała załoga, to wdusza w ten sposób łódź w wodę zmniejszając jej szybkość.

Kąt w jakim „wahać“ powinien się tułów wioślarza wynosi 80° (40° do przodu i 40° do tyłu). Przesadne kładzenie się na ławkach podczas wiosłowania jest szkodliwe z dwóch powodów: 1) męczy niepotrzebnie wioślarzy, 2) wdusza po każdym pociągnięciu łódź w wodę, przez co tracimy na szybkości. Wiosła należy trzymać w ręce swobodnie, a nie kurczowo. Nade wszystko pamiętać należy, że obrót pióra dokonywa się w nadgarstkach (rys. V). Pióra wioseł niesiemy w powietrzu cały czas płasko. Obracamy je do pionu bezpośrednio przed „chwyceniem“ wody. Po pociągnięciu i wyjęciu wiosła z wody, należy pióro obrócić na płasko. Pióro obracamy zawsze w kierunku dziobu. W czasie nauki wiosłowania, należy w pierwszym rzędzie zwrócić uwagę na czyste, stylowe wiosłowanie indywidualne a następnie na zgranie wszystkich wioseł.



(rys. V)

MANEWROWANIE

Opanowawszy ruchy tułowia i rąk przy wiosłowaniu i nauczywszy się wykonywać komendy wioślarskie — możemy zająć się manewrowaniem łodzi, do czego pomogą rysunki od 1 do 21.

Pierwsze pięć objaśnia znaczenie umownych symboli używanych na następnych rysunkach. Rys. 1 — to pozycja łodzi na komendę „Wiosła“; rys. 2 — „Obie naprzód“; rys. 3 — „Obie hamuj“; rys. 4 — „Obie wstecz“ i rys. 5 — „Basta“.

Przyjrzyjmy się teraz, jak wykonujemy skręty. Rys. 6 — łódź idzie do przodu; skręt wykonywujemy sterem, wychylając pióro sterowe w prawo. Rys. 7 — jeżeli chcemy wykonać skręt w prawo o mniejszym łuku wiosłuje tylko lewa burta. Ster w prawo. prawa burta przestaje wiosłować. Rys. 8 — jeszcze ciaśniejszy skręt wykonamy dodając do powyższych manewrów „prawa hamuj“. Rys. 9 — skręt prawie na miejscu w prawo, wykonamy przy pomocy manewru „lewa naprzód“, „prawa wstecz“. Rys. 10 — jeżeli idącą w pędzie szalupę chcemy skręcić i zahamować, dajemy komendę „wiosła“, „prawa hamuj“.

Te same manewry, tylko odwrotną burtą wykonujemy, jeżeli chcemy skręcić łódź w lewo.

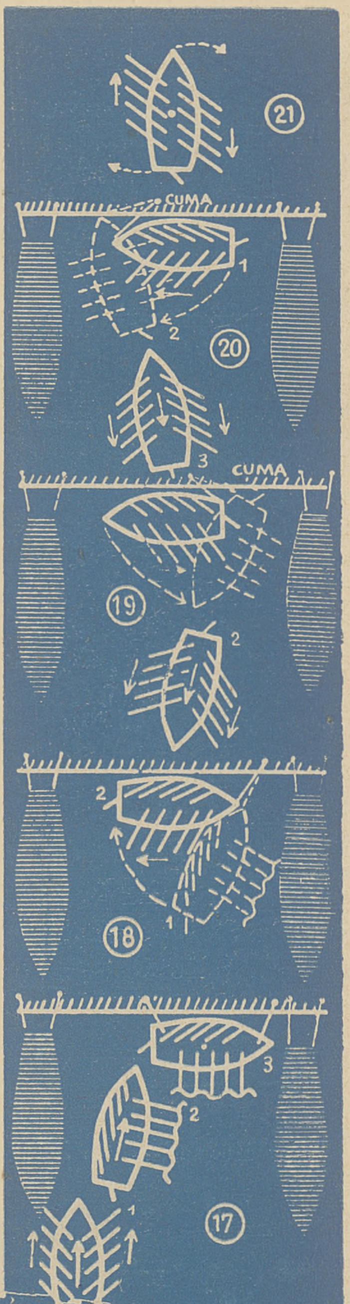
Inaczej przedstawia się sprawa, jeśli szalupa nasza posuwa się do tyłu. Rys. 11 — chcąc idącą w tył szalupę skręcić w lewo, obracamy ster w lewo. Rys. 12 — mocniejszy skręt wykonujemy każąc w tym wypadku wiosłować wstecz tylko prawej burcie. Rys. 13 — jeszcze silniejszy skręt uzyskamy dodając do tego hamowanie lewą burtą. Rys. 14 — skręt prawie w miejscu w lewo wykonujemy dając prawą wstecz, lewą naprzód. Przy czym, jeżeli chcemy zachować ruch szalupy do tyłu, musimy w przód ciągnącej burcie kazać ciągnąć słabiej. Rys. 15 — jeżeli w tył idącą szalupę chcemy skręcić silnie w lewo i zatrzymać, dajemy „ster na lewo“ i „lewa hamuj“.

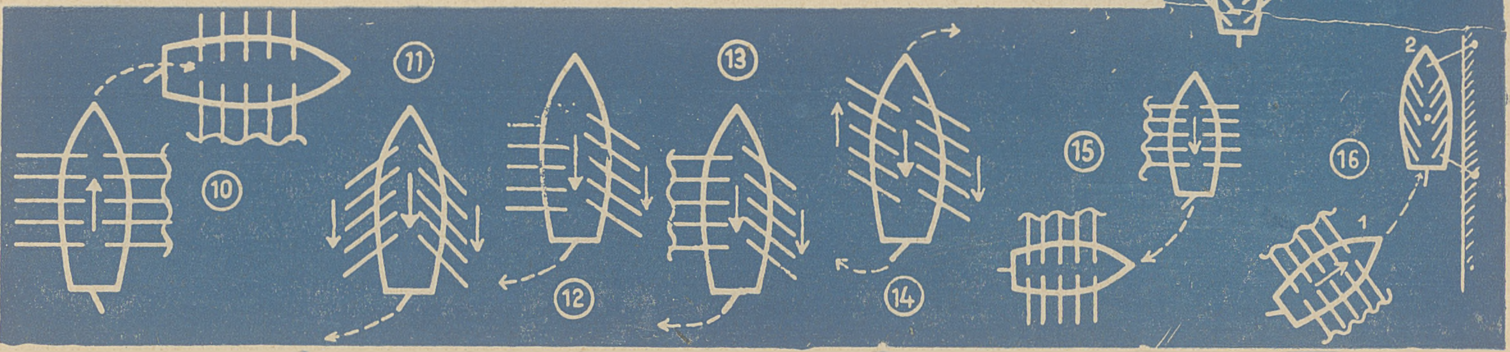
Dobijamy do nabrzeża zawsze z małą szybkością. Podchodzenie „na gazie“ jest niebezpieczne dla łodzi i zdradza nowicjusza. Jeżeli mamy dużo miejsca, dochodzimy do nabrzeża skośnie — redukujemy za pomocą hamowania szybkość i po komendzie „Bosak“ i „Basta“ wolno podprowadzamy łódź burtą do nabrzeża (rys. 16). Jeśli miejsce dobicia jest ograniczone, podchodzimy do nabrzeża prostopadle i dajemy komendę „basta“ tej burcie, którą chcemy dobić. Przeciwna burta w odpowiednim momencie hamuje i skręca łódź w żądaną stronę (rys. 17). Jeżeli w w/w wypadku, przedstawionym na rysunku, z powodu małej szybkości łódź nie dojdzie nam całą lewą burtą do mola, a tylko dziobem, dajemy na ląd z dziobu cumę i dociskamy łódź lewą burtą dając komendę „prawa wstecz“ (rys. 18). Ten sam manewr wykonywać można podchodząc do mola tyłem.

Odchodząc od nabrzeża przy dużej ilości miejsca, nadajemy łodzi ruch do przodu i odpychamy łódź bosakiem. Po odprowadzeniu łodzi sterem na wolną wodę, zakładamy wiosła. Jeżeli miejsce na to nie pozwala, odchodzimy „na szpringu“ rufowym albo dziobowym, w zależności od tego, czy chcemy wyjść rufą, czy dziobem.

Np. stojąc prawą burtą przy molo, chcemy wyjść dziobem. Zakładamy cumę rufową ku przodowi, „lewa burta wiosła“ „lewa wstecz“. Kiedy dziób odejdzie dostatecznie od mola, zakładamy wiosła na prawej burcie i wychodzimy na wodę (rys. 19). Chcąc w w/w przypadku odejść najpierw rufą, dajemy cumę dziobową ku tyłowi, a lewej burcie każemy wiosłować naprzód. Kiedy rufa dosta-

(dokończenie na str. 20)





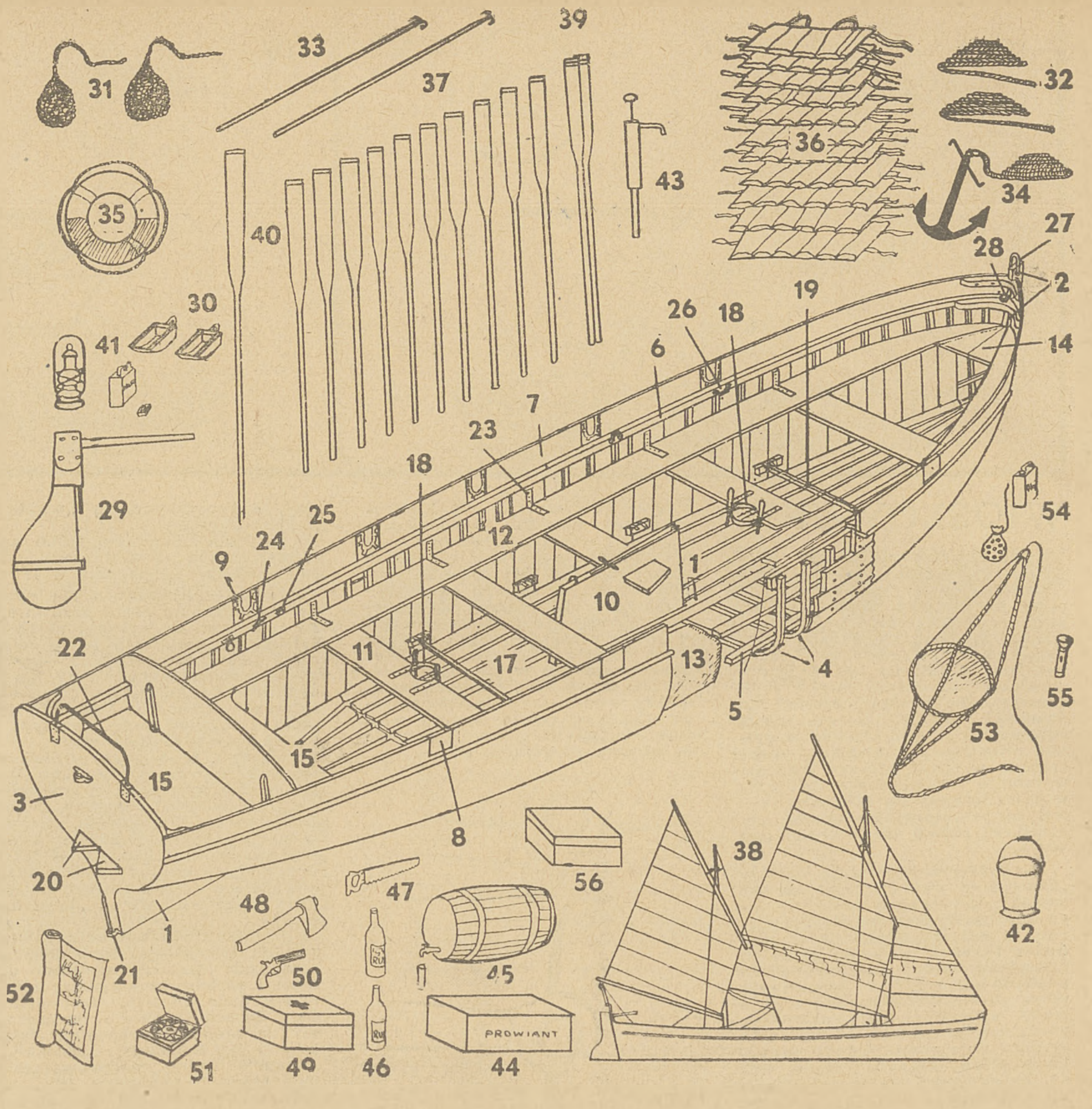
(dokończenie ze str. 19)

łecznie odejdzie, zakładamy wszystkie wiosła i wychodzimy tyłem na wolną wodę (rys. 20). Chcąc wykonać łodzią obrót w miejscu np. w prawo, dajemy ster na prawą burtę i komendę „prawa wstecz“ „lewa naprzód“ pamiętając o tym, że ciągnący do przodu będą ciągnęli silniej. Dlatego musimy albo przerwac od czasu do czasu pracę lewej burty, albo kazać lewej burcie wiosłować słabiej (rys. 21).

Dobijając do nabrzeża czy do boi, trzeba o ile to możliwe starać się dochodzić zawsze pod wiatr, przy czym przy dobijaniu do boi łódź powinna się zatrzymać w odległości 50 cm od boi.

Szkoląc sterników łodzi wiosłowych, należy często rozmyślnie pozostawiać ster w magazynie, a wszystkie manewry wykonywać tylko i wyłącznie na wiosłach. Pozwoli to doskonale opanować technikę manewrowania tak bardzo przydatną przy manewrowaniu ciężkimi, wiosłowymi łodziami na małych szybkościach, przy których ster słabo działa.

ŁÓDŹ 10-WIOSŁOWA i JEJ WYPOSAŻENIE



Zajmiemy się opisem łodzi 10-wiosłowej używanej do szkolenia w PCWM i wprowadzonej jako podstawowy sprzęt szkoleniowy w Ośrodkach Żeglarskich Ligi Morskiej. Łódź ta spełnia 2 podstawowe warunki: 1) bezpieczeństwo ćwiczącej, a nie zawsze doświadczonej młodzieży; 2) wszechstronność pozwalającą używać tej samej jednostki do ćwiczeń w wiosłowaniu i żeglowaniu.

Kręgosłupem łodzi jest belka drewniana odpowiednio oprofilowana zwana kilem (1), która na dziobie jest złączona za pomocą kolana z pionową belką — stewą przednią (2). Tylna część łodzi — tzw. rufa — zamknięta jest płaską deską „trańcem“ albo „pawężą“ (3). W poprzek kilu umieszczone są co 20 cm gięte w kształcie literu U listwy dębowe zwane żebrami (4). W partiach bardziej od kilu oddalonych żebra połączone są listwami zwanymi wzdłużnikami — obłowym (5) i burtowym (6). Wzdłużniki i kil stanowią podłużne wiązania szkieletu, żebra zaś wiązania poprzeczne. Całość pokrywa się deskami, czyli — mówiąc fachowo — „poszywa“ klepkami, mocując klepki do szkieletu miedzianymi gwoździami, a do kilu, pawęży i stewy przedniej, wkrętkami drewnianymi, mosiężnymi lub żelaznymi cynkowanymi. Klepki dotykają się tworząc gładką powierzchnię; jest to poszycie „na styk“. Poszycie kończy się na wzdłużniku burtowym, ponad który wystaje jeszcze jedna klepka zwana nadburciem (7), w której wycięte są kwadratowe otwory zamykane zastawkami (8). W otworach tych wprawione są dulki stałe (9) aluminiowe, mosiężne wzgl. żelazne cynkowane. Mniej więcej pośrodku szalupy wbudowana jest skrzynka mieczowa z mieczem opuszczanym pod dno łodzi w czasie żeglowania (10). Szalupa posiada poprzeczne ławy wioślarskie (11), ławki wzdłużne (12), pod którymi umieszczamy zbiorniki powietrza (13) w celu uczynienia jej niezatapialną oraz na dziobie — ławkę przednią (14), a na rufie — ławkę tylną (15), na której znajduje się oparcie (16). Na dnie łodzi znajduje się wyjmowana podłoga (17). W ławach — drugiej od dziobu i drugiej od rufy — znajdują się otwory (18) dla osadzenia masztów. Nad podłogą umieszczone są podpórki dla nóg wioślarzy (19). Na zewnętrznej ścianie pawęży przymocowane są dwa trójkątne klocki (20) ograniczające ruchy steru do 45° w każdą stronę. Łódź zaopatrzona jest w cały szereg okuć, jak okucia sterowe (21), wodzik do szkotów bezana (22), dulki (9), kątowniki usztywniające (23), knagi do mocowania cum i szkotów (24), ucha wantowe (25), okucia jarzma masztu z pachołkami (18), kipy do szkotów foka (26), ucho sztagowe (27), ucho cumowe (28).

Z kolei przejdziemy do niezmiernie ważnej rzeczy, mianowicie do wyposażenia. Możemy je zasadniczo podzielić na dwie grupy — zależnie od przeznaczenia łodzi: a) wyposażenie **ćwiczebne**; b) wyposażenie **ratunkowe**. Do wyposażenia ćwiczebnego należy ster (29), dwa czerpaki (30), dwa odbijacze (31), dwie cumy (32), dwa bosaki (33), kotwica z liną (34), koło ratunkowe (35), 11 pasów ratunkowych (36), 10 wioseł (37), dwa maszty z olinowaniem i trzy żagle z drzewcami (38). Nie znaczy to abyśmy na ćwiczenia wioślarskie musieli koniecznie zabierać maszty i żagle, które wtedy raczej zawadzają. Jednak na ćwiczenia w żeglowaniu dobrze jest zabrać wiosła, aby w razie uszkodzenia takielunku czy ciszy, móc dojść do portu. Z wymienionym powyżej wyposażeniem możemy spokojnie kręcić się w pobliżu portu, pewni, że w razie zmiany pogody, w każdej chwili możemy powrócić. Jednak jeżeli szalupa ma odbywać dalsze rejsy, powinna być wyposażona tak, jak szalupa ratunkowa. Do wyposażenia, które wymieniliśmy poprzednio dochodzą jeszcze dwa zapasowe wiosła (39), wiosło sterowe (40), latarnia niegasnąca na wietrze (tzw. „nietoperz“) z bańką nafty oraz zapałki sztormowe (41), wiadro (42), pompa (43), prowiant (44), beczka z wodą i miarka do wody (45), rum (46), piła (47), siekiera (48), apteczka (49), rakietnica z nabojami (50), kompas skrzynkowy (51), mapy (52), dryfkotwa (53), worek pakuł i bańka na olej (54), latarka elektryczna (55), skrzynka z narzędziami i materiałami do napraw prowizorycznych (56). Dobrze jest posiadać jeszcze tent, czyli brezent, pod którym schować się można w razie długotrwałej niepogody.

E. JANKOWSKI

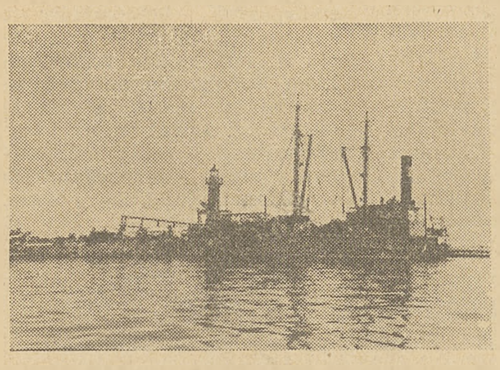
rys. C. Zborowski i A. Pluciński
fot. K. Komorowski



NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

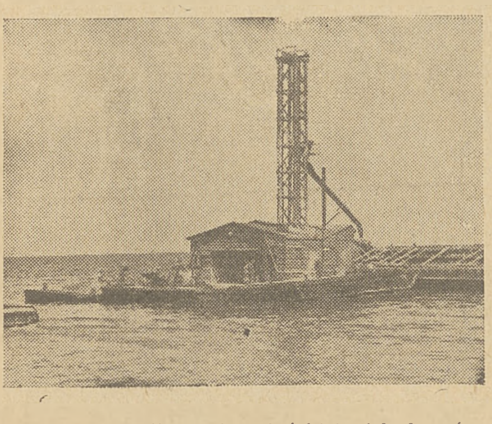
Robotnicy portowi w ramach szlachetnego współzawodnictwa w dalszym ciągu przyspieszają czas za- i wyładunku statków, bijąc w tej dziedzinie coraz to nowe rekordy i wyrabiając polskim portom wspaniałą opinię u zagranicznych armatorów. Oto kilka nowych osiągnięć klasy robotniczej Wybrzeża:



Statek ratowniczy „Smok" prowadzi prace mające na celu podniesienie z dna wraku pancernika niemieckiego „Gneisenau", blokującego jedno z wejść do portu w Gdyni

Dzięki szybkościowej metodzie pracy przy obsługiwaniu statków zawijających do Szczecina — załoga portu bije dotychczasowe rekordy wydajności i skraca wydatnie czas obsługi poszczególnych jednostek. Ostatnio załoga nabrzeża Gliwickiego, przy załadowywaniu metodą szybkościową duńskiego statku „Diana" uzyskała doskonałe wyniki: przewidziany czas załadunku 134,5 godz. skrócono do 16,5 godz., zaoszczędzając 118 godz. Trymerzy i dźwigowi Wisłoujścia zobowiązali się załadować statek fiński „Nagu" w ciągu 5 godzin. Dozwolony czas załadunku wynosił 84 godziny. Dzięki wspaniałej postawie robotników załadunek ten został wykonany w ciągu 3 godzin. Jednocześnie z powyższym postanowieniem robotnicy Wisłoujścia powzięli zobowiązanie załadowania drugiego fińskiego statku „Nina" w ciągu 14 godzin zamiast w dopuszczalnych 108 godz. Postanowienie to wykonane zostało ze znaczną nadwyżką, bowiem faktyczny czas pracy wyniósł tylko 10 godzin i 25 minut.

W związku ze znacznym skróceniem postojów statków w naszych portach do zarządów portów Gdańsk/Gdynia oraz Szczecin napływają liczne podziękowania od zagranicznych armatorów i kapitanów. M. in. kapitan szwedzkiego statku „Helga Smith" skierował do ZPGG list, w którym wyraża uznanie dla polskich robotników portowych za szybki i sprawny wyładunek statku, dokonany w porcie gdyńskim. Wyniki osiągnięte przy tej pracy przez polskich robotników portowych przekroczyły — jak pisze kpt. Ernst Svensson — jego daleko idące oczekiwania.



Prace przy odbudowie gdyńskich falochronów zbliżają się szybko ku końcowi. Na zdjęciu: betoniarka pływająca przy pracy

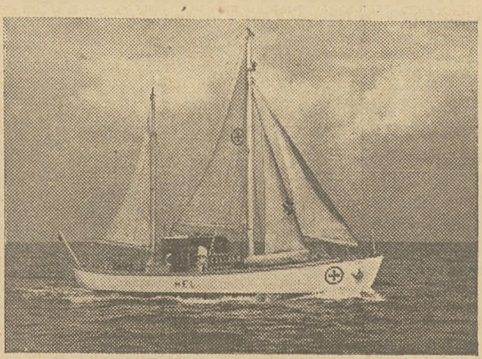
We wszystkich małych portach polskiego wybrzeża przeprowadzane są prace, których celem jest dostosowanie tych portów do zadań planu sześcioletniego. Jak wiadomo — w ramach planu trzyletniego małe nasze porty przeprowadzały załadunek węgla. Obecnie nastawia się je na obsługę najbliższego zaplecza, a więc raczej na przeładunek drobnicy, szczególnie płodów rolnych. W tym kierunku idą wszystkie inwestycje w Kołobrzegu, Ustce i Darłowie. Porty te posiadają silosy zbożowe oraz magazyny pozwalające na składowanie drobnicy. Jeśli chodzi o Ustkę to rozważana jest obecnie możliwość skierowania przez ten port także eksportu drzewa. Duże lasy na zapleczu Ustki oraz wielkie tartaki w pobliskim Słupsku — predestynują ów port do tego rodzaju pracy.

Niezależnie od prac inwestycyjnych, na terenie wszystkich małych portów przeprowadzane są intensywne roboty, mające na celu zlikwidowanie szkód posztormowych. Prace te obejmują przede wszystkim zabezpieczenie falochronów oraz głowic i wykonywane są systemem gospodarczym. Równolegle do prac remontowych dokonywane jest sondowanie portów, stanowiące krok wstępny do robót pogłębiarskich. Kontynuowana jest także akcja dalszego oczyszczania basenów portowych z wraków.

W pierwszej fazie odbudowy i rozbudowy portu szczecińskiego zwrócono szczególną uwagę na przystosowanie tego portu do przeładunkow masowych. Od dłuższego jednakże już czasu przeprowadza się również znaczne inwestycje w zakresie rozbudowy nowego portu drobnicowego. W tym celu budowane są nowe nabrzeża, magzyny drobnicowe itp. Obroty drobnicą przyczyniają się do rozbudowy stałych linii regularnych z innymi portami. W chwili obecnej Szczecin posiada 9 stałych linii i praktycznie jest połączony ze wszystkimi ważniejszymi portami świata za pośrednictwem bezpośrednich konosamentów towarowych. Większość linii regularnych ze Szczecina obsługiwana jest przez statki polskie i szwedzkie.

STATKI I ŻEGLUGA

Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dn. 26 maja br. został ustanowiony proporczyk przodownika pracy dla statków Polskiej Marynarki Handlowej, których załoga odniosła zwycięstwo we współzawodnictwie pracy PMH. Proporczyk będzie nadawany przez Główny Komitet Morskiego Współzawodnictwa Pracy, na zasadach ustalonych osobnym regulaminem. Proporczyk będzie podnoszony na tylnym maszcie statku nad banderą armatora, równocześnie z banderą państwową, w portach polskich oraz na morzu przy mijaniu się ze statkiem polskim. Zarządzenie nakazuje, aby każdy statek Polskiej Marynarki Handlowej, przy mijaniu się na morzu ze statkiem odznaczonym proporczykiem przodownika pracy — salutował go przez opuszczenie bandery do połowy oraz trzykrotnym gwizdem długim.



Zakupione na wiosnę kutry ratownicze „Sztorm" i „Szkwał" pełnią stałą służbę patrolową u naszych wybrzeży. Na zdjęciu: „Sztorm" na wodach Zatoki Gdańskiej

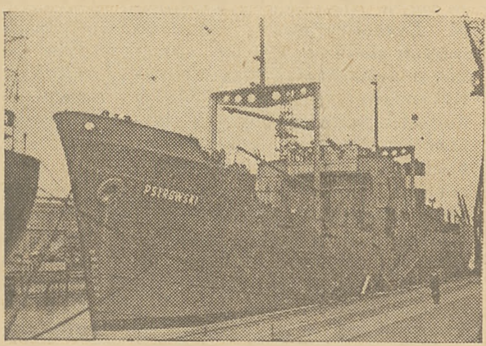
W dniu 13 bm. wyszedł z portu szczecińskiego do Norwegii, w setny kolejny rejs od chwili powrotu do Kraju — s/s „Gliwice" (ex „Lida"). Jest to pierwszy po wojnie tego rodzaju jubileusz w naszej flocie. Po „Gliwicach" jubileusz setnego po wojnie rejsu obchodzić będą wkrótce statki „Wieluń" i „Rataj". Statek „Gliwice" powrócił do Kraju w sierpniu 1946. W czasie wojny pływał przez dwa lata na wodach Afryki Zachodniej, później brał udział w konwojach. W czasie działań wojennych trafiony został bombą lotniczą, która jednak nie wyrządziła mu większych szkód. Najstarsi służbą marynarze na „Gliwicach" to bosman Celestyn Zieliński, który rozpoczął pracę na tym statku jeszcze przed wojną jako chłopiec okrętowy, oraz steward gospodarczy Józef Skorupiński, pełniący swą funkcję na „Gliwicach" nieprzerwanie od czasu wojny.

W dążeniu do coraz lepszego usprawnienia planowania w eksploatowaniu statków, opracowano w GAL'u po raz pierwszy tzw. plan operatywny na kilka rejsów statku od razu, co pozwoli na lepsze wykorzystanie przerw postojowych, zwiększenie wydajności pracy itp. Wydział eksploatacyjny GAL'u opracował dokładnie plan czterech kolejnych rejsów na okres 5 tygodni tj. od 8 czerwca do 13 lipca — dla statku „Kutno". W toku tych podróży statek przewiezie 12 565 ton ładunku wykonując ogółem 8 311 100 tonomil. Przed odejściem statku w pierwszy objęty planem operatywnym rejs — załoga odbyła naradę wytwórczą wspólnie z pracownikami wydziału eksploatacji, analizując plan i dyskutując nad jego wykonaniem.

Plan operatywny czterech rejsów s/s „Kutno" był pierwszą próbą zamknięcia kilku jednostkowych planów w jeden wspólny. Wkrótce następny statek — s/s „Kolno" — również otrzymał plan operatywny i to na okres jeszcze dłuższy bo na dwa i pół miesiąca — od 13 czerwca do 30 sierpnia. W tym czasie „Kolno" ma wykonać sześć rejsów. Plan operatywny obejmując dokładne terminy wyjścia i wejścia statku do portu, ilość i jakość ładunku, podając normy zużycia bunkru, smaru i wody oraz tp. — stwarza bardzo szerokie możliwości dla załóg walczących w ramach współzawodnictwa w PMH o przyspieszenie rejsów, szybkość za- i wyładunku, oszczędność w materiałach i paliwie, zmniejszenie postojów.

RYBACTWO

Zbliża się sezon śledziowy. Traulery Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor" przeprowadzają ostatnie połowy dorsza na Bałtyku. Między innymi łowi jeszcze trauler „Kastoria", którego załoga — z wyjątkiem jednego kucharza — złożona jest z młodych zetempowców, przeważnie absolwentów



Następny z kolei rudowęglowiec — s/s „Pstrowski" — jest pospiesznie wykańczany na jednej z naszych stoczni i niezadługo wejdzie do eksploatacji

Państwowej Szkoły Rybaków Morskich. Niektóre jednostki „Dalmoru" stoją już w porcie przygotowując się do sezonu połowów śledziowych i przeprowadzając konieczne remonty. Niektóre z traulerów np. „Merkury" i „Jupiter" odnawiają klasę na stoczni.

Do sezonu śledziowego przygotowują się również Zakłady Przetwórcze Centrali Rybnej. Zajmą się one przeróbką dostarczonej przez traulery ryby. W tym celu gromadzi się beczki, naprawia uszkodzone, opróżnia baseny solankowe z dorszy, przygotowując je na przyjęcie śledzi. Opracowywane są również nowe normy wydajności pracy, specjalnie dostosowane do wymagań sezonu śledziowego.

Pierwsi polscy szyprowie dalekomorscy, którzy wybitnie przyczynili się do zwiększenia produkcji oraz wykonali poważne zadania w akcji szkoleniowej — Paweł Gic i Wiktor Gorządek odznaczeni zostali srebrnymi Krzyżami Zasługi. Jednocześnie przodownica pracy sieciarni „Dalmoru" Czesława Kuberna, za przodujące wyniki w pracy oraz pracę społeczną udekorowana została brązowym Krzyżem Zasługi. Sieciarka Kuberna jest pierwszą pracownicą pomocniczego przemysłu rybołówstwa, wyróżnioną tak wysokim odznaczeniem, podobnie jak szyprowie Gic i Gorządek, którzy są pierwszymi odznaczonymi rybakami.

Doktór Kazimierz Demel, pracownik naukowy Morskiego Instytutu Rybackiego, uzyskał stopień docenta w zakresie oceanografii biologicznej i ekologii na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie, gdzie wygłosił wykład habilitacyjny pt. „Biologia Morza Barentsa". Jest to pierwszy wypadek w dziejach nauki polskiej, że pracownik morza uzyskał stopień docenta. Dr K. Demel jest najstarszym polskim pracownikiem w dziedzinie biologii morza, którą się zajmuje od roku 1923. Nazwisko jego znane jest nie tylko w kołach naukowych ale i wśród szerokich rzesz czytelników interesujących się życiem morza. Biografia prac dra Demela obejmuje ponad 120 pozycji, z których najbardziej rozpowszechnione są: „Życie Morza", „Biologia Morza" oraz „Zwierzę i jego środowisko".



Szyper Wiktor Gorządek (po prawej) za wybitne przyczynienie się do rozwoju naszego rybołówstwa dalekomorskiego — odznaczony został Krzyżem Zasługi

U MORSKIEGO SĄSIADA ZA GRANICĄ POKOJU

(dokończenie ze str. 9)

ły z Sassnitz w swój pierwszy rejs, otrzymały nazwiska wielkich bojowników o sprawę proletariatu: „Karol Marx", „Friedrich Engels", „Karl Liebknecht", „Rosa Luxemburg" i „Heinrich Mann".

Nie należy sądzić, że oprócz jednostek rybackich nie buduje się w Niemieckiej Republice Demokratycznej żadnych innych statków. Oto np. stocznia państwowa w Magdeburg-Rothensee specjalizuje się w budowie małotonażowych statków handlowych, przeznaczonych do żeglugi kabotażowej i obsługi portów wschodnio - niemieckich. Mimo olbrzymich zniszczeń wojennych, które w żmudnej pracy zdołano po wojnie usunąć, na stoczni tej wybudowanych zostało do 1 kwietnia br. 13 pełnomorskich statków o pojemności po 155 BRT, napędzanych silnikami spalinowymi.

Skoro mowa o silnikach trzeba by wspomnieć pokrótce o osiągnięciach przemysłu silnikowego Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Trudno wymieniać różne czynne fabryki i wytwórnie i rozpisywać się o tym co i gdzie się wytwarza. Bezsprzecznie jednak zasługuje na wyróżnienie nowopowstała fabryka silników spalinowych w Rostocku, produkująca silniki dla nowych lugrów i kutrów. Fabryka ta — Rostocker Dieselmotoren Werke — zaplanowana została latem zeszłego roku, a już zdołała wypuścić pierwsze silniki i przystępuje obecnie do ich budowy seryjnej.

Nie należy jednak zapominać, że Rostock to przede wszystkim port i dlatego pomówmy z kolei o portach Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Żeby zaś daleko nie szukać — o porcie w Rostock. Port ten jest jednym z głównych portów Wschodnich Niemiec i dokłada się wszelkich wysiłków, aby — w miarę możności — jak najbardziej zwiększyć jego możliwości przeładunkowe. W tym celu buduje się szereg nowych nabrzeży, po wykonaniu których — co nastąpi z końcem bieżącego roku — wzrosną możliwości przeładunkowe w tym porcie o nie mniej, jak 1,2 miliona ton w stosunku rocznym. Celem zwiększenia sprawności działania portu, jak i dla lepszego powiązania go z zapleczem, rozpoczęto rozbudowę sieci kolejowej oraz budowę dwu nowych dworców towarowych, z których jeden powstanie w samym porcie, drugi zaś w ujściu rzeki Warny (Warnemünde).

Dużo i długo można by jeszcze pisać o tym, jak rozwija się morska gospodarka Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Można by pisać o wspaniałym rozwoju upaństwowionej po wojnie stoczni w Brandenburgu nad rzeką Hawelą, stoczni nazwanej imieniem straconego przez hitlerowców przywódcy proletariatu, komunisty Ernesta Thälmanna. Można by pisać o przodownikach pracy i racjonalizatorach oraz o metodach pracy w portach i na stoczniach Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Można by pisać również o licznych innych, równie ważnych jak i ciekawych zagadnieniach z dziedziny gospodarki morskiej. Niestety nie zezwala na to brak miejsca, ale niewątpliwie do omówienia tych zagadnień jeszcze powrócimy. Na zakończenie posłuchajcie więc jeszcze o wkładzie waszych rówieśników z tamtej strony granicy pokoju w dzieło odbudowy gospodarki morskiej swego kraju. Oto co doniosło niedawno pismo „Neues Deutschland":

— Na stoczni „Neptun" w Rostocku odbyło się wodowanie pierwszego lugra, wybudowanego całkowicie przez zespoły młodzieży, wśród której zaledwie nikły odsetek stanowili wyuczeni stoczniowcy. Wobec doskonałego udania się powyższego eksperymentu, w przyszłości więcej jednostek rybackich powierzonych zostanie młodzieży do wybudowania.

Podczas żywiołowej manifestacji FDJ (Freie Deutsche Jugend) w Berlinie, ta sama młodzież niemiecka niosła transparenty głoszące pokojowe hasła, obok portretów wodza mas pracujących — Generalissimusa Stalina, portrety Prezydenta Bieruta i skandowała pozdrowienie niemieckich młodzieżowych organizacji demokratycznych — FREUNDSCHAFT — PRZYJAŹŃ!...

Jesteśmy świadkami wielkich przeobrażeń, które przy wysiłku całego narodu niemieckiego, pod kierownictwem najlepszych bojowników o sprawę robotniczą — w oparciu o obóz pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele — oswobodzą naród niemiecki od groźby nowej wojny przygotowywanej przez imperialistów anglo - amerykańskich i marionetkową klikę z Bonn.

Jotpe

UWAGA PRENUMERATORZY

Przypominamy, że w związku z przejęciem całości spraw kolportażu i prenumeraty naszego pisma przez P.P.K. „Ruch" — należność za prenumeratę „Młodego Żeglarza" należy wpłacać najdalej do dnia 20 każdego miesiąca na konto P.K.O. Gdynia XI-5494 podając brzmienie konta: P.P.K. „Ruch" Oddział Wojewódzki w Gdańsku, prenumerata „Młodego Żeglarza".

Wpłaty, które będą nadane po dniu 20 każdego miesiąca, będą automatycznie zaliczane na prenumeratę o jeden miesiąc później. Miarodajną jest data stempla pocztowego.

Wszelkie pisma, zamówienia i reklamacje związane z prenumeratą „Młodego Żeglarza" należy kierować pod adresem: P.P.K. „Ruch" Gdańsk-Narwik, Barak 27. Oddział prenumeraty pocztowej.

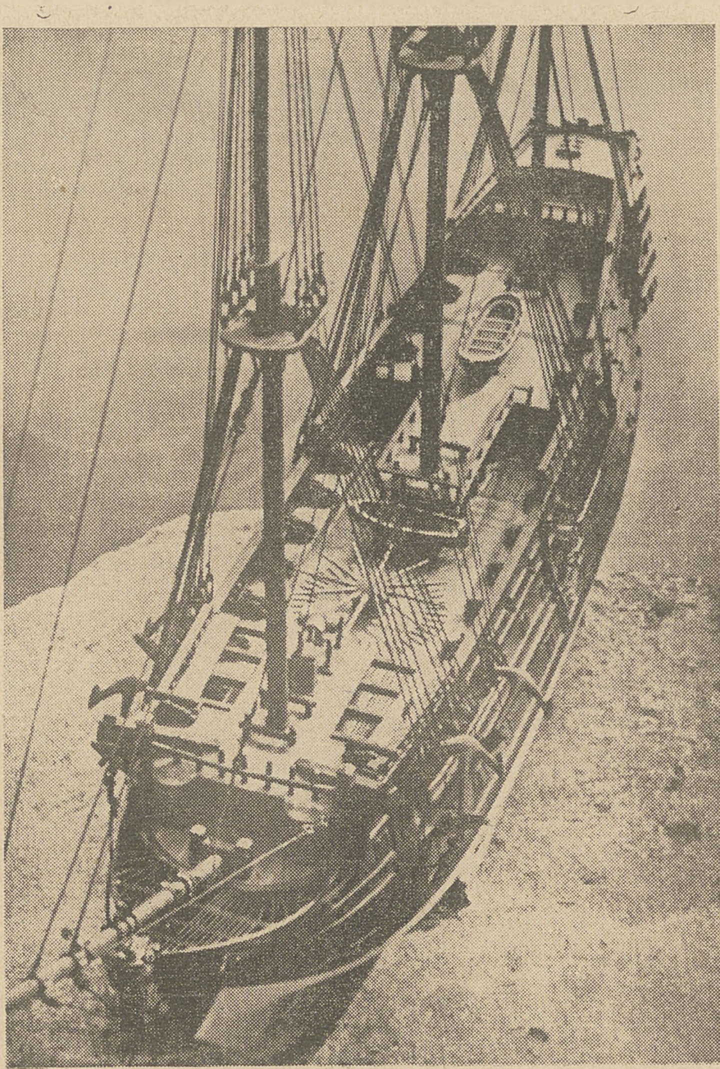
Warunki prenumeraty pozostają bez zmian tj. roczna prenumerata — 300 zł, półroczna — 150 zł, cena pojedynczego numeru — 30 zł.

W sprawie nabycia numerów „Młodego Żeglarza" z roku 1949 prosimy zwracać się do Komendy Głównej P.O. „S.P.", Redakcja Czasopism, Warszawa, ul. Żelazna 56, gdyż P.C.W.M. nie posiada tych numerów na składzie.

Wpłaty na 12 zeszytów dawnego „Żeglarza" z roczników 1946—1948 w wysokości 200 zł, — jak również za nr nr „Młodego Żeglarza" ze stycznia-maja 1950 r. (po 30 zł za egz.) należy wpłacać podobnie jak i bieżącą prenumeratę na konto XI-5494, zaznaczając wyraźnie cel wpłaty.

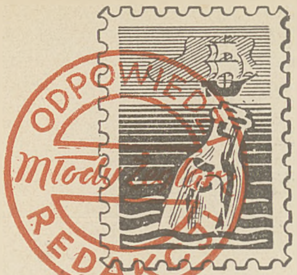
REGATY WIOŚLARSKIE

W niedzielę 18 czerwca odbyły się regaty wioślarskie uczniów Państwowej Szkoły Jungów (oddział s/s „Beniowski"). W wyścigu wzięły udział cztery łodzie dziesięciowiosłowe typu „K". Regaty miały na celu wykazanie sprawności i umiejętności nabytych przez uczniów w czasie ćwiczeń wioślarsko-żeglarskich. Zadaniem załóg było przepisowe odbicie od nabrzeża, dojście do boi odległej o ok. 800 metrów, okrążenie jej, powrót i dobicie na uprzednie miejsce. Zwyciężyła załoga łodzi „K. 18" ze sternikiem Jerzym Różalskim, która zadanie wykonała w 13 minut i nie miała żadnych punktów karnych. Należy zaznaczyć, iż załoga „K. 18" wiosłowała tylko w 9 ludzi, bowiem jedno wiosło zostało na początku biegu złamane. Zdjęcie z regat zamieścimy w następnym numerze.



— Cóż to — zdjęcie okrętu liniowego z przed trzystu lat, który uległ awarii wpadłszy na skały i pozostał na nich przy odpływie? — zapytać może ktoś z Was po pierwszym, pobieżnym zerknięciu na powyższą fotografię. Nie — to wspaniały model liniowca z XVII wieku, wykonany w warsztatach modelarskich PCWM. Kto był na targach poznańskich widzieć go mógł w Pawilonie Transportu.

(fot. K. Komorowski)



Andrzej Benesz, Szczecin. Adres Jerzego Pertka brzmi: Poznań, Nowowiejskiego 7.

R. W. Gniezno. Niestety, nie udało się nam opublikować przed bieżącym sezonem letnim planów i opisu budowy 4-metrowej łodzi żaglowo-wiosłowej. Dostarczone redakcji plany zostały, po zbadaniu przez fachowców odrzucone, gdyż nie odpowiadały w 100 procentach wymaganym warunkom (łódź — prosta, tania i dobra). Chcieliśmy również by przed opublikowaniem planów zbudowany został i wypróbowany prototyp. A zatem — w konkluzji — plany łodzi żaglowo-wiosłowej podamy dopiero w sezonie jesienno - zimowym. Bardzo Was i wszystkich tych Czytelników, którzy na plany oczekiwali — przepraszamy. Resztę żądanych informacji znajdziecie w artykule „Wszyscy na wodę", zamieszczonym w poprzednim, majowym n-rze „Młodego Żeglarza". Wzajemne pozdrowienia.

Władysław Lorenc, Murzynowo. Podanie — w drodze wyjątku — nadeślijcie wprost do PCWM. Może coś się da zrobić. O fotoreportaż prosimy — postaramy się go umieścić w „Młodym Żeglarzu", o ile oczywiście zdjęcia będą ciekawe i odpowiadające warunkom technicznym (ostre, w miarę kontrastowe, na błyszczącym papierze, format co najmniej 9×12). Pocztówki z „Sołdkiem" mają się wkrótce ukazać nakładem Ligi Morskiej. Innej drogi zdobycia fotografii tego statku (jak również „Warszawy") nie znamy, gdyż fotoreporterzy Wybrzeża nie dostarczają zdjęć osobom prywatnym. W sprawie wioseł zwróćcie się do którejś ze stoczni GUKF (np. w Gdańsku, Giżycku itp.). Spisu jednostek PMH wraz z ich charakterystyką nie ma w sprzedaży.

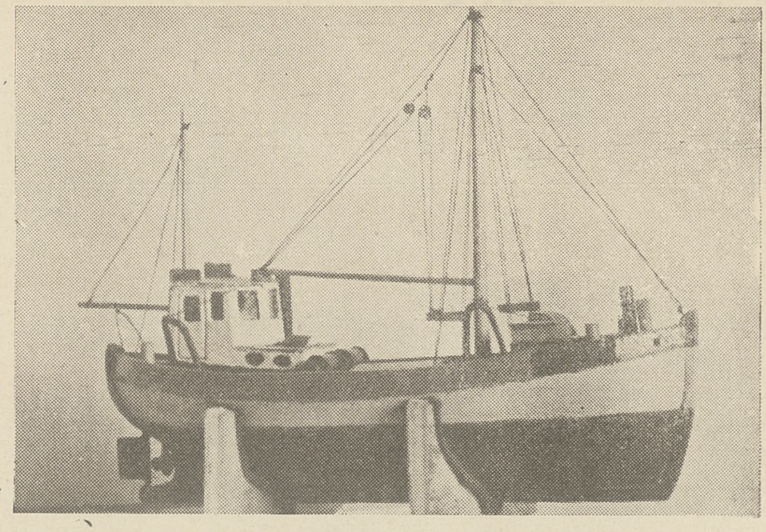
Edmund Kulawik, Słaboszów. Kursu elementarnego nie ma co przerywać, bo się już skończył. Ze Związkiem Radzieckim, jako naszym najbliższym sąsiadem mamy dogodne połączenia kolejowe i jakkolwiek część wymiany towarowej obydwu krajów odbywa się drogą morską — otwarcie regularnej linii żeglugowej z portów polskich do radzieckich nie jest przynajmniej na razie, konieczne. Ponieważ jednak obroty towarowe pomiędzy Polską a ZSRR stale wzrastają — jest rzeczą niewątpliwą, iż linia taka — może już wkrótce, zostanie uruchomiona. Na udział w konkursie modelarskim jest już za późno. Termin minął 1 maja. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

„Entuzjasta morza", Wrzeszcz. Kwitujemy odbiór Waszego interesującego i cennego listu. Niestety — ramy kącika „Odpowiedzi Redakcji" są zbyt ciasne dla wszczęcia dyskusji na poruszane przez Was tematy. A może byście odwiedzili nas którego dnia w redakcji? Chętnie byśmy omówili z Wami poruszone w Waszym liście sprawy. Może wykrzesałaby się jakaś współpraca? Jeśli zajęcia utrudniają Wam przyjazd przed południem — odwiedźcie nas w godzinach popołudniowych. W tym drugim wypadku uprzedźcie jednak telefonicznie o wizycie (21-84, red. Jotem).

M. S. „Wilk". Zwróćcie się bezpośrednio do Zarządu Obwodu Ligi Morskiej w Waszym mieście powiatowym wzgl. do Zarządu Okręgu LM w Toruniu.

Kazimierz Jurkiewicz, Gliwice. Posiadany przez Was kompas jest to lotniczy kompas-matka i do celów morskich nie nadaje się. W sprawie sprzedaży zwróćcie się raczej do Ligi Lotniczej względnie do „Lotu".

Ryszard Napora, Szczecin. Modelami ani osobno wydanymi planami modelarskimi statków i okrętów nie rozporządzamy. Plany niektórych z wymienionych przez Was jednostek były swojego czasu publikowane na łamach czasopism morskich, a to: „Gen. Walter" w 2 n-rze „Żeglarza" z roku 1948; rudowęglowce w 11 n-rze „Młodego Żeglarza" z r. 1949; „Lech" w 6/7 n-rze „Młodzieży Morskiej" z r. 1948 oraz „Błyskawica" w 26 n-rze „Marynarza Polskiego" z r. 1947. Dwanaście zeszytów „Żeglarza" z lat 1946-48 otrzymacie po wpłaceniu 200 złotych na konto PKO XI-5494. Wzajemne pozdrowienia.



Wyróżniony na konkursie modelarskim „Młodego Żeglarza" pływający model kutra rybackiego w skali 1:100, wykonany przez Jerzego Ziółko z Radomia

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

HYDROGRAFIA — wiedza o wodach śródlądowych oraz obszarach morskich, wyspach, mieliznach, głębokościach dna, znakach i przeszkodach nawigacyjnych, szlakach żeglugowych itp. — dostosowana do praktycznego zastosowania w nawigacji.

JABŁKO MASZTU — zakończenie masztu (wzgl. stengi) w kształcie grzybka. Najwyższy punkt ponad pokładem.

LATARNIOWIEC — pływająca latarnia morska — na stałe w jednym miejscu zakotwiczony, jaskrawo pomalowany statek, posiadający na maszcie wzgl. na specjalnym rusztowaniu zainstalowane urządzenia świetlne. Latarniowce ustawiane są na ważnych szlakach żeglugowych, dla oznaczenia niebezpiecznych miejsc itp. — wszędzie tam gdzie ze względu na brak lądu i dużą głębokość dna — nie jest możliwym wybudowanie normalnej latarni morskiej.

SALING — drzewce mające na celu rozparcie lin usztywniających górną część masztu na boki. W masztach złożonych z kilku części — złącze dolnej i górnej części masztu.

SILOS — magazyn zbożowy, w którym zboża przechowuje się nie na podłodze jak w zwykłym spichrzu, lecz luzem w ogromnych, na kształt studni zbudowanych, żelbetonowych komorach głębokich na kilka wzgl. kilkanaście pięter. Silos — obok urządzeń przeładunkowych i transportowych — elewatorów mechanicznych i pneumatycznych, transporterów itp. — posiada zazwyczaj również urządzenia służące do sortowania, czyszczenia i workowania zbóż.

„SŁOŃCA" — silne lampy elektryczne w trwałych oprawach, umocowane na masztach, półmasztach, odwietrznikach, nadbudówkach itp. — celem oświetlenia pokładu i luków podczas nocnego przeładunku.

TRAMP — statek pływający w żegludze nieregularnej, nie mający wyznaczonej trasy. O kierunku drogi decyduje port przeznaczenia — zwykle całookrętowego — ładunku wiezionego przez statek. Przeciwieństwem trampa jest statek linii regularnej.

ZENZA — najniższe miejsce w kadłubie statku, gdzie zbiera się woda przeciekająca przez poszycie lub pokład, wzgl. rozlana wewnątrz statku.

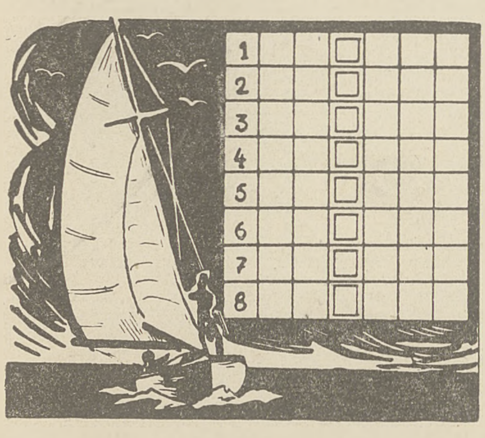
ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

LOGOGRYF

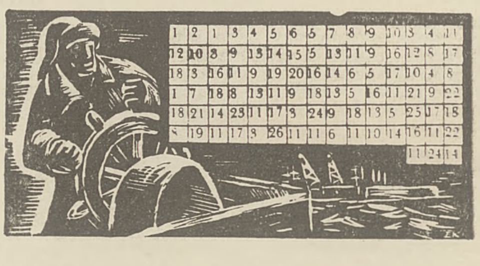
W poziome rzędy figury wpisać 8 wyrazów siedmioliterowych o poniższych znaczeniach. Litery w rzędzie zaznaczonym, czytane z góry na dół dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Flaga państwowa wywieszana na rufach statków i okrętów; 2) Jednostka używana niegdyś do podpalania okrętów nieprzyjacielskich; 3) Wysoki stopień oficerski w marynarce wojennej; 4) „Chrzestny środek" używany przy wodowaniu statków; 5) Burze na morzu; 6) Zczepienie się burtą z jednostką nieprzyjacielską celem zdobycia jej w walce wręcz; 7) Nadbudówka na pokładzie starych żaglowców, znajdująca się tuż za dziobem wzgl. na rufie statku; 8) Właściciel statku.



ARYTMOGRAF

Po odgadnięciu klucza pomocniczego zastąpić poszczególne liczby w figurze odpowiadającymi im literami i odczytać rzędami poziomymi rozwiązanie. Pamiętać należy, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery.



1	2	1	3	4	5	6	5	7	8	9	10	3	4	11
12	10	8	9	13	14	15	5	13	11	9	16	12	8	17
18	3	16	11	9	19	20	16	14	6	5	17	10	4	8
1	7	18	8	13	11	9	18	13	5	16	11	21	9	22
18	21	14	23	11	17	3	24	9	18	13	5	25	17	18
8	19	11	17	3	26	11	11	6	11	10	14	16	11	22
												11	24	14

Klucz pomocniczy:

22, 8, 4, 6, 14, 10 — Kuchnia okrętowa.

15, 8, 26, 18, 3, 21 — Płótno rozpinane na maszcie jednostki poruszanej przez wiatr.

2, 8, 12, 16, 14, 7 — Oszczep stalowy do połowu wielorybów.

24, 8, 1, 2, 19, 5 — Lekkie statki sportowe.

13, 11, 9, 11, 25 — Cenna ryba wędrowna poławiana u naszych brzegów na wiosnę i jesienią.

17, 20, 23, 22, 8 — Przyrząd rybacki.

Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do dnia 15 lipca 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 5

ZADANIE KONIKOWE — **Chcemy by nasze morze służyło sprawie postępu, by wzmacniało siły Polski Ludowej, siły światowego obozu pokoju.**

KOŁÓWKA — **Na straży polskiego Bałtyku** (Kolno, bulaj, raksy, delta, Iskra, sizal, plaża, spływ, wyspa, Sopot, takle, messa, morka, tonie, luger, draga, pilot, dalby, orkan, tarło, Warta, wytyk, Ustka, kunda (wspak).

ARYTMOGRAF — **Niestrudzenie, dzielnie i czujnie strzeże granic i szlaków morskich naszego państwa ludowego Marynarka Wojenna!** (Przystań, Goleniów, meduza, dżonka, jacht).

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 5, nagrody książkowe otrzymują:

1) Janusz Mularczyk, Toruń ul. Kasprowicza
2) Stefan Chrzanowski, Tczew ul. Zamkowa
3) Kazimierz Jurkiewicz, Świder k/Warszawy ul. Sosnowa 7.
4) Andrzej Szymczewski, Sopot ul. 3 Maja
5) Czesław Binkowski, Końskie ul. 1 Maja 36, woj. łódzkie.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

Redaguje Zespół.

Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84

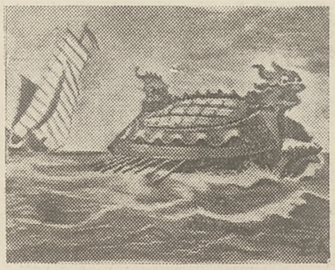
Adres administracji:
PPK „Ruch", Gdańsk-Narwik, barak 27

Konto PKO: XI-5494.

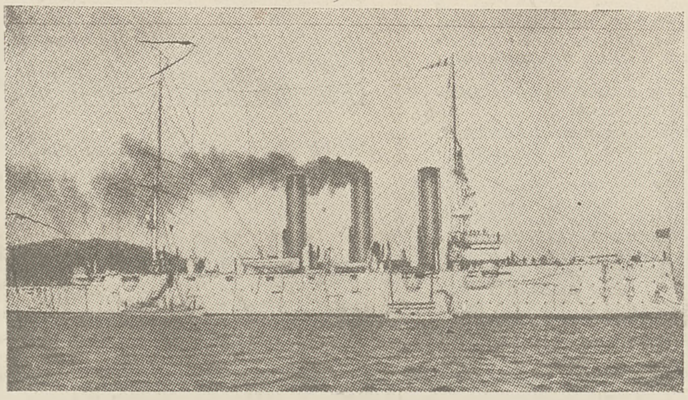


OKRĘT – ŻÓŁW

Bezsprzecznie jednym z najbardziej dziwacznych okrętów, jakie kiedykolwiek pływały po morzach świata, był chiński okręt wojenny „Kwi-Sun“, czyli „Okręt-Żółw“. Dziwadło to wybudowane zostało w roku 1592 w celu zwalczania inwazyjnej floty japońskiej, która opanowała Koreę i groziła podbojem całych Chin. Wybudowany na polecenie admirała Yi, okręt ten rozgromił przy pomocy jednostek koreańskich flotę japońską w dwu krwawych bitwach, z których druga kosztowała Japończyków podobno 120 zatopionych okrętów. „Kwi-Sun“ nie posiadał masztów, ani żagli, a napędzany był wiosłami obsługiwanymi przez ludzi, którzy — podobnie jak i wszystkie żywotne części okrętu — chronieni byli metalowymi płytami. Stąd nazywa się też ten okręt pierwszym pancernikiem świata, co nie jest jednak słuszne. Okręt ten walczył w dwojaki sposób: przy pomocy miotaczy płomieni lub też w bezpośrednim starciu, ramując przeciwnika jedną z dwu posiadanych ostróg. Dodać trzeba, że „Kwi-Sun“ posiadał w śródokręciu koło łopatkowe, zaś z każdego końca ster, dzięki czemu mógł płynąć równie łatwo w przód jak i w tył. Jego wyporność oblicza się na ca 1 000 ton.



PIĘĆDZIESIĘCIOLECIE „AURORY“



W ostatnich dniach maja 1900 roku z pochylni stoczni w Petersburgu spłynął na wodę krążownik „Aurora“. Biografia tego okrętu — rówieśnika 20 wieku — pełna jest bohaterskich wydarzeń. „Aurora“ bierze udział w bitwie czuszimskiej a podczas I wojny światowej pełni odpowiedzialną służbę konwojową i patrolową na Bałtyku. W roku 1916 krążownik wchodzi w ujście Newy dla przeprowadzenia generalnego remontu. Na okręcie od dawna już dojrzewają rewolucyjne nastroje. Ulegają one pogłębieniu poprzez kontakty załogi ze stoczniowcami. W przeddzień rewolucji lutowej nad krążownikiem zawisa czerwona flaga. Władza przechodzi w ręce komitetu okrętowego. W październiku 1917 nie usłuchawszy rokazu rządu tymczasowego, który chce się pozbyć krążownika — „Aurora“ płynie w górę Newy i zakotwicza w pobliżu Pałacu Zimowego, siedziby rządu tymczasowego. Dwudziestego piątego października hukiem swych dział skierowanych na Pałac Zimowy obwieszcza „Aurora“ początek nowej ery — ery Wielkiej Rewolucji Październikowej. Aż do drugiej wojny światowej pełni „Aurora“ odpowiedzialną funkcję okrętu szkolnego. Podczas ostatniej wojny walczy „Aurora“ w obronie oblężonego Leningradu. Jej załoga wzmacnia szeregi obrońców a działa przeniesione na ląd niszczą skupienia wroga. Historyczne działo, z którego 25 października 1917 padł pierwszy wystrzał na Pałac Zimowy — zwalcza hitlerowców z platformy pociągu pancernego. Po zwycięskiej wojnie — w myśl decyzji rządu — krążownik zostaje na stałe zakotwiczony na Newie. Lecz nie jest on zwykłym pomnikiem — w pomieszczeniach „Aurory“ mieszkają i uczą się uczniowie Szkoły Morskiej im. Nachimowa. Młodzi nachimowcy na pokładzie krążownika-bohatera wychowują się na dzielnych oficerów Marynarki Wojennej wielkiego radzieckiego mocarstwa morskiego.

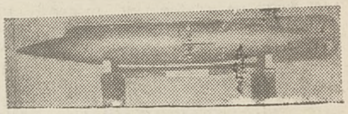


TORPEDA WHITEHEAD'A?

— Kto wynalazł torpedę Whitehead'a?

— Głupie pytanie — odpowiecie. — Kto miał wynaleźć torpedę Whitehead'a, jak nie onże właśnie Robert Whitehead, którego nazwisko noszą do dziś dnia wszystkie powszechnie używane torpedy o napędzie powietrzno - naftowym (lub spirytusowym), stanowiące główną broń lekkich jednostek nawodnych, okrętów podwodnych i samolotów torpedowych.

Tymczasem wcale tak nie jest. Torpedę Whitehead'a wynalazł —

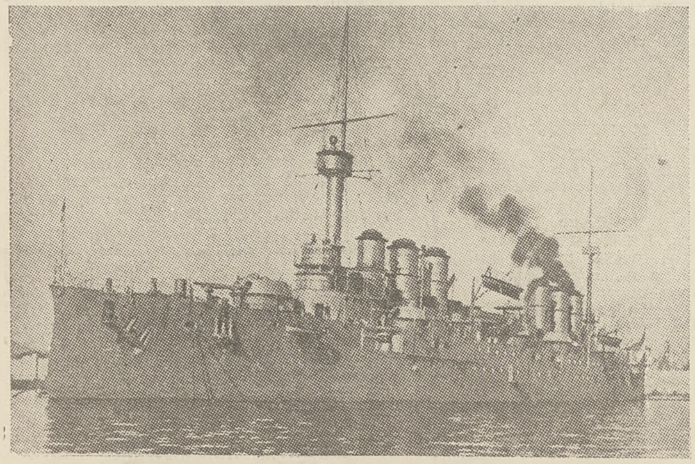


choć to paradoksalnie brzmi — kto inny. Wynalazł ją kapitan fregaty (t. zn. komandor-porucznik) austro-węgierskiej marynarki wojennej nazwiskiem Luppius, zaś inżynier angielski Robert Whitehead był tym sprytnym businessmanem, który po przedwczesnej śmierci Luppiusa wynalazek jego wykorzystał. Działo się to w porcie Fiume w latach sześćdziesiątych minionego stulecia.

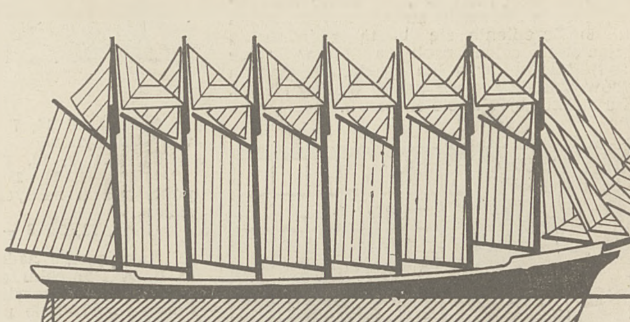
Jak to często bywa, nazwisko prawdziwego wynalazcy torpedy poszło zupełnie w zapomnienie.

KOMINOWE HISTORYJKI (3)

Jeszcze rzadziej niż pięciokominowce pojawiały się w początkach XX wieku jednostki sześciokominowe. Były to wyłącznie okręty wojenne — głównie francuskie. Francuscy budowniczowie okrętów z lat 1900 byli autorami licznych jednostek, które z wyglądu kwalifikowały się z miejsca do naszej stałej rubryki „Pływające dziwolągi“. Pękate i bardzo wysokie kadłuby, liczne kominy zakończone skomplikowanymi najprzeróżniejszego kształtu „kapeluszami“, niezgrabne nadbudówki itp. — wszystko to nadawało ówczesnym okrętom francuskim wygląd prawdziwych dziwolągów. Ale wróćmy do sześciokominowców. Miała ich Francja kilka, wszystko krążowniki pancerne. Były to: „Edgar Quinet“, „Waldeck-Rousseau“ „Ernest Renan“ (na zdjęciu) oraz leciwa dziewica „Jeanne D'Arc“. Z pewnością zapytacie nas czy istniały także siedmio- i więcej kominowe statki lub okręty? Nie wiemy. Ale może który z Czytelników słyszał o takich rekordzistach? Prosimy napisać!



ŻAGLOWCE GÓRĄ!



Zapowiedź pokazania Czytelnikom „Archiwum Neptuna“ 6-kominowego okrętu, zrealizowana zresztą w 100 proc. — jak to sami widzicie, wywołała niepokój wśród miłośników żaglowców.

— Jak to, rekord w ilości sterczących nad pokładem „kończyn“ ma należeć do zasmolonego parowca? — wołali.

Wobec tego sięgnęliśmy głębiej do archiwum osobliwości morskich i dla ratowania reputacji żaglowców wydobyliśmy rysunek 7 masztowego szkunera. Nazywał się „Thomas W. Lawson“ i był zbudowany w Ameryce w roku 1902. Pojemność tego kolosa wynosiła 5 218 BRT tj. o 500 BRT więcej niż liczy np. nasz motorowiec „Generał Walter“. Ogólna powierzchnia żagli dochodziła do 5 000 m^2. Poszczególne żagle tak były ciężkie, że do ich stawiania musiano używać specjalnych wind parowych zainstalowanych na pokładzie. Ów dziwaczny i zwyrodniały żaglowiec nie długo jednak pływał po morzach. Zatonął na skutek awarii w roku 1907. Twór ten miał charakter wybitnie spekulacyjny i nie odegrał pozytywnej roli w rozwoju statku żaglowego. Przyczynił się tylko do pobicia rekordu ilości masztów, który — jak i wiele innych podobnego typu „rekordów“ — należy, jak wynika, do Ameryki.

— No, ale cóż — żaglowce górą! Żaden parowiec nie zdobył się nigdy na 7 kominów.

WPW Gd. — 866 — 6. 50. — 12 500 W-1-11260